



3 1761 11849570 4

CA1
TA87
-A56




Canadian Transport
Commission

Commission canadienne
des transports

The Twenty-first Annual Report of the Canadian Transport Commission 1987

Canada



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118495704>



Canadian Transport
Commission

Commission canadienne
des transports

The Twenty-first Annual Report of the Canadian Transport Commission 1987



Canada

The Twenty-first Annual Report 1987 of the Canadian Transport Commission was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Office Automation Services.

Equipment: Xerox 8000 System

© Minister of Supply and Services Canada 1988
Catalogue No. TT1-1987
ISBN 0-662-55679-8

Printed in Canada



Commission canadienne
des transports

Canadian Transport
Commission

Bureau du Président

Office of the President

The Honourable John C. Crosbie

Minister of Transport

Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the twenty-first annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1987.

Sincerely,

Erik Nielsen

The Twenty-first Annual Report 1987 of the Canadian Transport Commission was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Office Automation Services.

Equipment: Xerox 8000 System

© Minister of Supply and Services Canada 1988
Catalogue No. TT1-1987
ISBN 0-662-55679-8

Printed in Canada



Commission canadienne
des transports

Canadian Transport
Commission

Bureau du Président

Office of the President

The Honourable John C. Crosbie

Minister of Transport

Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the twenty-first annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1987.

Sincerely,

Erik Nielsen

MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION 1987

President:	Hon. Erik Nielsen, P.C., Q.C.
Vice-President (Law):	J. David Thompson, Q.C.
Vice-President (Research):	Vacant
Commissioners:	J.-L. Bourret D.H. Chapman J. Gérald Drainville D.H. Jones, Q.C. Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C. Mike Landers Paul Langlois J.M. McDonough Hon. J.C. Munro, P.C. R.J. Orange J.F. Walter B.R. Wolfe
Commission Secretary:	D.W. Foley

Location

Jules Léger Building
Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

TABLE OF CONTENTS

Canadian Transport Commission	1
Western Division	11
Railway Transport Committee	15
Air Transport Committee	23
Water Transport Committee	29
Motor Vehicle Transport Committee	33
International Transport Policy Committee	35
Commodity Pipeline Transport Committee	37
Review Committee	39
Research Branch	41
Traffic and Tariffs Branch	43
Transportation Subsidies Branch	47
Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada	51
Appendices	61

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

"...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada..."

Section 3, *National Transportation Act*

Introduction

THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION (CTC) was created with the passage of the *National Transportation Act (NTA)* on September 19, 1967.

The former Board of Transport Commissioners for Canada (Rail), the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission were succeeded by a single regulatory agency -- the Canadian Transport Commission. The intent of the *NTA* in placing the three regulatory agencies under a single roof was quite simply one of "coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines".

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for, (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service; (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking; (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water; or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; and to the Governor in Council, in all cases.

The CTC has a maximum of 17 commissioners, including a president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the Commission committees and for matters of law, and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among seven committees and three branches. Five of the committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The other two committees deal respectively with review and

appeals, and with international transport policy. One of the branches specializes in research, another handles traffic and tariff questions, while the third administers transportation subsidies.

During 1987, Commission committees conducted 14 hearings over 85 sitting days. They issued 988 decisions and 2 339 orders.

New Transportation Legislation

With the late summer passage of Bill C-18, and in anticipation of Canada's new *National Transportation Act (NTA, 1987)* becoming law on January 1, 1988, the Commission began to phase out its activities in 1987 to make way for the new National Transportation Agency of Canada. Still, a number of important inquiries were held and issues resolved during the year.

HIGHLIGHTS OF 1987

Rail Safety

In December, the Railway Transport Committee (RTC) of the Commission gave Canada's two major railways approval to operate freight trains without a caboose. However, in its decision, the RTC ordered the railways to meet a total of 37 conditions before allowing cabooseless train operations to occur.

One major aspect of the RTC decision allowed the railways to replace the caboose with an End-of-Train Information System (ETIS), an electro-mechanical device, and to relocate rear train crew to the cab of the locomotive.

Accident Investigations

Six major accident investigations were held under section 226 of the *Railway Act* in 1987, along with the investigation by regional offices of 1 500 other accidents. A rash of accidents in the maritimes during the spring prompted three such investigations.

They included a derailment of five locomotives and 39 cars at Thomson, N.S., 150 kilometres northwest of Halifax and another incident six kilometres southeast of Bathurst, N.B., where two locomotives and 29 cars were derailed during a coupling operation. Both accidents occurred

March 9 on CN trackage. On April 1, 17 freight cars fell into the Saint John River when a CP Rail bridge was washed out by moving ice.

Incentive Rates Approved

The Commission's Railway Transport Committee (RTC) allowed CN to offer incentive rates for grain transportation during the 1987-88 crop year.

The decision cut shipping charges by \$1.50/tonne if shippers could load their grain into blocks of 18 hopper cars within a 24-hour period and consign them to one destination. The provisions to allow the incentive rates were contained in the *Western Grain Transportation Act*.

Terms of Union Upheld

The principle of freight rate guarantees given to Newfoundland under the Terms of Union with Canada was upheld by an August decision of the Commission's Review Committee.

The committee ruling was on an application by the Attorney General of Newfoundland of a February, 1986 Railway Transport Committee (RTC) decision. At the time, the RTC found that the rate structure used by CN's TerraTransport on freight movements between the mainland and Newfoundland contained "numerous" non-compensatory rates (below costs). As a result of its findings, the RTC ordered CN to ensure that these rates be compensatory within 60 days.

However, the Review Committee ruling required CN to set rates for Newfoundland based on the Terms of Union, which entitled the province to enjoy freight rates based upon those applicable to mainland maritime destinations.

Regina Rail Relocation

In August, the Commission conditionally approved a City of Regina application under the *Railway Relocation and Crossing Act (RRCA)* to relocate major railway facilities in that city.

The approval was subject to the city filing a revised financial plan incorporating changes to the relocation proposals deemed necessary by the CTC panel.

The Regina application was made so that the city could implement its planning objectives for

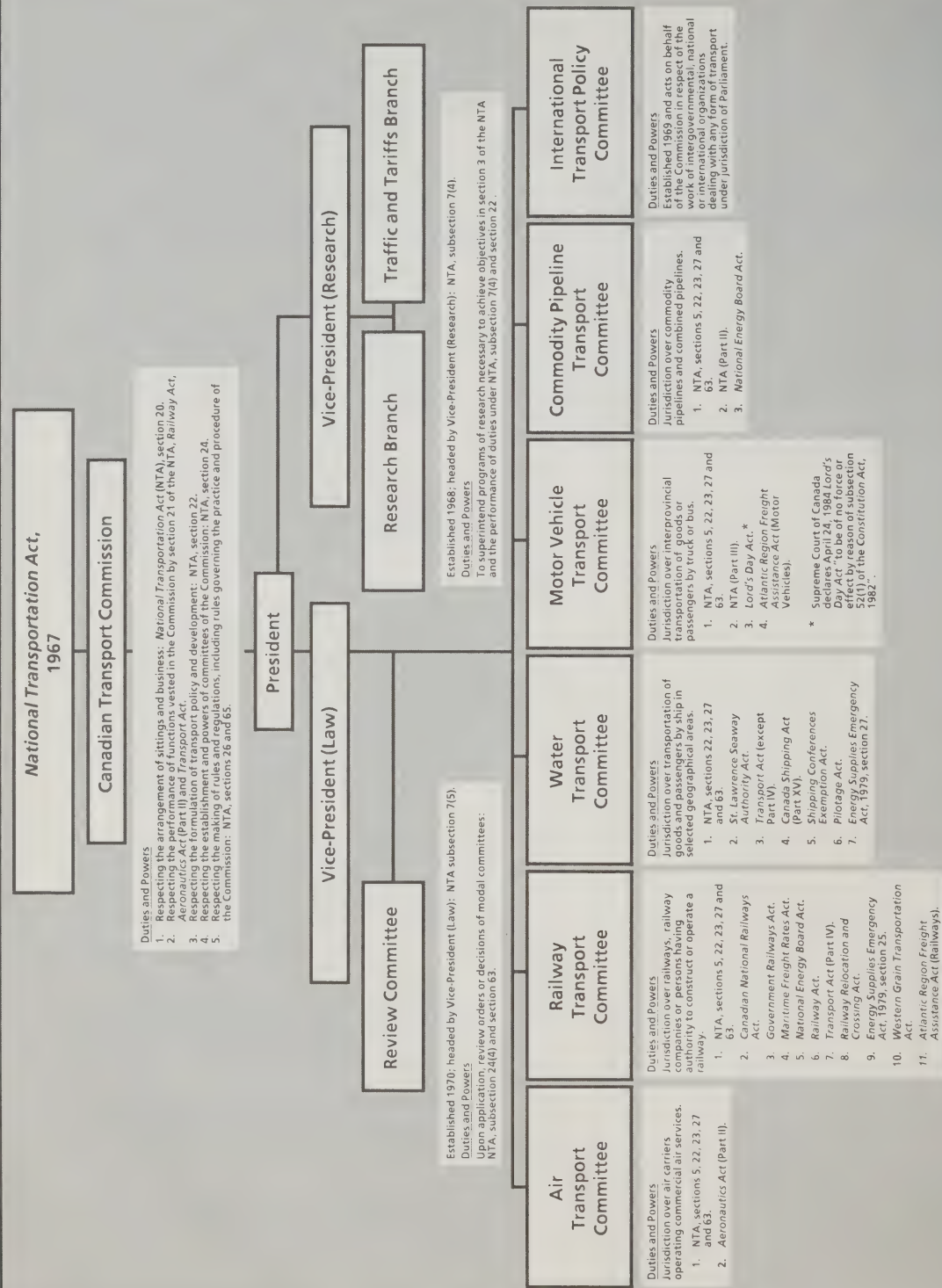
urban development. It was the first major application heard under the *RRCA*.

ATC Cuts Red Tape

The Commission's Air Transport Committee (ATC) made it easier for international air carriers to react more quickly to the marketplace during the year by installing a low-cost computer link to the Airline Tariff Publishing Company in Washington, D.C.

Air Carriers can now request permission to match or introduce fares sooner than normally allowed by simply asking the ATC electronically as opposed to the time-consuming paper applications of the past.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission

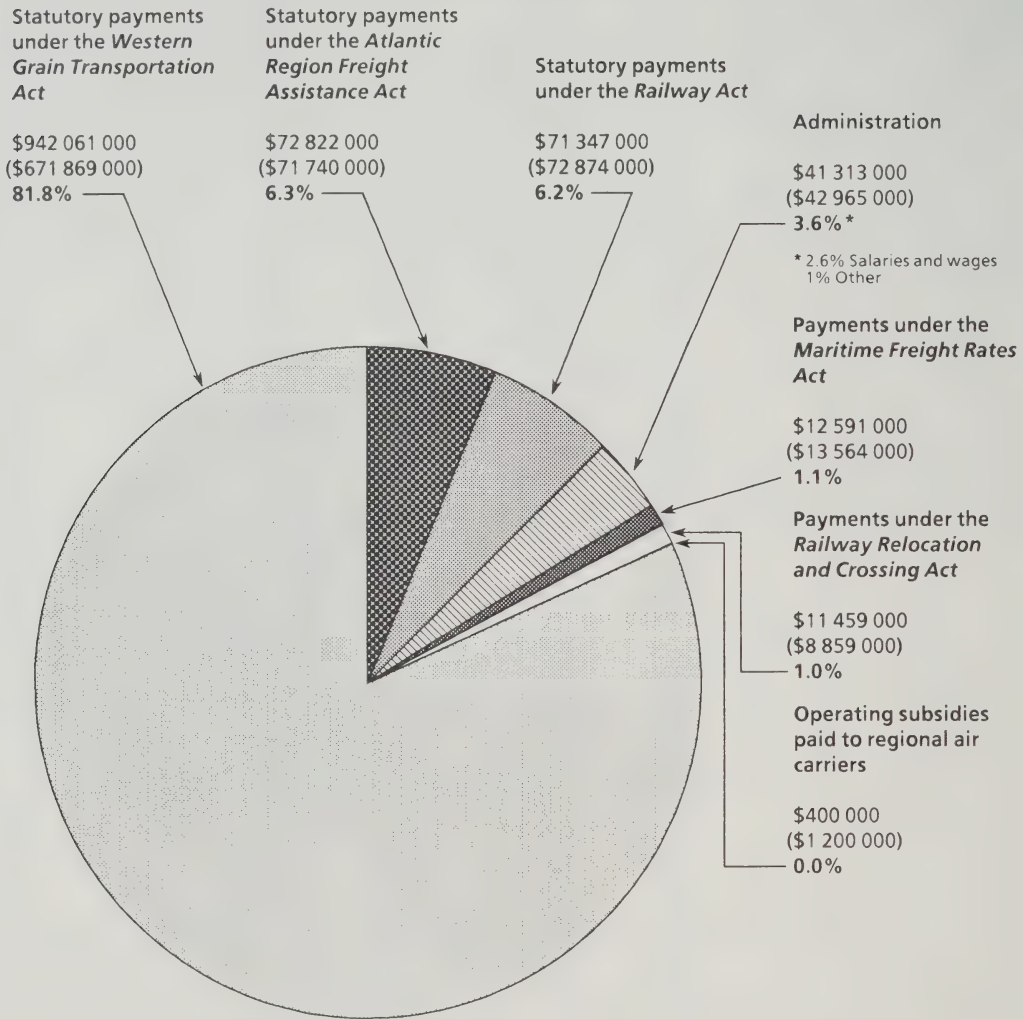


[illegible]

* On October 1, 1987 this Branch was absorbed by the new Transportation Subsidies Branch.

* On October 1, 1987 the Subsidies Control Section was absorbed by the new Transportation Subsidies Branch

Estimated Budgetary Expenditures for Calendar Year 1987



Note: Figures for 1986 are in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy and Contribution Payments

	1987 (\$000s)	1986 (\$000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the <i>Railway Act</i>	71 347	72 874	(1 527)
Statutory Payments Under the <i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>	72 822	71 740	1 082
Statutory Payments Under the <i>Western Grain Transportation Act</i>	942 061	671 869	270 192
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	400	1 200	(800)
Payments Under the <i>Maritime Freight Rates Act</i>	12 591	13 564	(973)
Payments Under the <i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	<u>11 459</u>	<u>8 859</u>	<u>2 600</u>
Total	1 110 680	840 106	270 574

WESTERN DIVISION

THE WESTERN DIVISION of the Canadian Transport Commission was established in 1979, following a decision of Cabinet that the Commission should have a more visible presence in Western Canada.

The Western Division, which has its headquarters in Saskatoon, has brought the Commission closer to Canadians living in Western Canada. It facilitates communication with air and rail carriers, industrial shippers, grain companies, cities, towns and communities, and all the individual users of transportation in Western Canada. This enables the Commission to more expediently provide desired information and resolve both formal applications and informal complaints.

Two commissioners, who are members of all committees, along with a small group of professionals and support staff, are located at the Commission's Saskatoon office.

Rail

There were no public hearings held during 1987 by the Western Division in the matter of reconsideration of applications to abandon railway branch lines. The following file hearings were held during 1987 in the matter of reconsideration of applications to abandon railway branch lines:

- CN Preeceville Subdivision - Order No. WDR1987-176 July 13, 1987 ordered Canadian National Railway Company to continue operation of the Preeceville Subdivision between Preeceville (Mileage 72.73) and Kelvington, Saskatchewan (Mileage 113.58).
- CN Central Butte Subdivision - Order No. WDR1987-224 August 27, 1987 ordered Canadian National Railway Company to continue operation of the Central Butte Subdivision between Moose Jaw Jct. (Mileage 39.37) and Mawer, Saskatchewan (Mileage 85.00).
- CN Acadia Valley Subdivision - Order No. WDR1987-318 November 23, 1987 ordered Canadian National Railway Company to abandon the operation of the Acadia Valley Subdivision between Eyre Junction, Saskatchewan (Mileage 0.0) and Acadia Valley, Alberta (Mileage 23.67) on December 31, 1988, contingent upon the establishment of an alternative grain handling and transportation service in Acadia Valley to serve the needs of the producers.
- CP Furness Subdivision - Order No. WDR1987-319 November 23, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to abandon the operation of the Furness Subdivision between Epping, Saskatchewan (Mileage 0.0) and Paradise Valley, Alberta (Mileage 19.5) on April 30, 1988 contingent upon the establishment of an alternative grain handling and transportation service in Paradise Valley to serve the needs of the producers.
- CP Colony Subdivision - Order No. WDR1987-321 November 30, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to abandon the operation of the Colony Subdivision between Rockglen (Mileage 0.0) and Killdeer, Saskatchewan (Mileage 24.6), thirty days following the closure of the Saskatchewan Wheat Pool elevator at Killdeer, or December 31, 1988 whichever event occurs first in time.
- CP Neudorf Subdivision - Order No. WDR1987-329, December 8, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to continue operation of the Neudorf Subdivision between Rocanville (Mileage 52.5) and Esterhazy, Saskatchewan (mileage 82.0) and the abandonment application to be reconsidered before December 31, 1988.
- CP Kisbey Subdivision - Order No. WDR1987-341 December 29, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to continue operation of the Kisbey Subdivision between Griffin (Mileage 43.6) and Weyburn, Saskatchewan (Mileage 60.9).
- CP Altawan Subdivision - Order No. WDR1987-342 December 29, 1987 ordered Canadian Pacific Limited to continue operation of the Altawan Subdivision between Notukeu, Saskatchewan (Mile 65.7) and Manyberries, Alberta (Mile 122.1).
- CN Erwood Subdivision - Order No. WDR1987-340, December 31, 1987 ordered Canadian National Railway Company to continue operation of the Erwood Subdivision between

Baden, Manitoba (Mile 50.88) and Hudson Bay, Saskatchewan (Mileage 100.0) and the abandonment application to be reconsidered on or before December 31, 1988.

Other prairie branch line activities included the following:

- Completion of a connection between the CN Rail Watrous Subdivision and the CP Rail Colonsay Subdivision at Amazon, Saskatchewan, creating CN Imperial Subdivision; transfer of Dilke-Amazon Section to CN Rail, and abandonment of 34.9 miles of former CP Colonsay Subdivision, Amazon to Colonsay. This is in accordance with Order Nos. WDR1987-292 dated November 6, 1987, WDR1987-326 dated December 7, 1987 and WDR1987-343 dated December 21, 1987.
- Abandonment of 27.2 miles of the CP Lac Du Bonnet Subdivision, 2.1 miles of the CP Crofton Spur, 17.7 miles of the CP Fife Lake Subdivision, and 33.3 miles of the CP Colonsay Subdivision occurred during the year in accordance with Order Nos. WDR1987-007, WDR1987-085, WDR1987-174 and WDR1987-292 respectively.
- Removal of 56.4 miles of the CP Rail Altawan Subdivision, 28.5 miles of the CP Rail Neudorf Subdivision and 71.0 miles of the CN Rail Chisel Lake Subdivision from the basic rail network took place in 1987 in accordance with

amendments to Prohibition Order No. 3, dated September 30, 1987.

- Removal of 17.3 miles of the CP Rail Kisbey Subdivision from the basic rail network took place in 1987 in accordance with amendment to Prohibition Order No. 8, dated September 30, 1987.

Regina Rail Relocation

In 1984, the City of Regina filed an application with the Commission under Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act* covering its Phase I rail relocation proposal. In 1985, an application covering Phase II was filed.

A public hearing on the Phase I application convened at Regina on November 3, 1986 and proceeded with various adjournments until May 27, 1987 for a total of 52 days, excluding two pre-hearing conferences.

A decision and order on this matter, dated August 10, 1987, ordered that Phase I of the Regina Rail Relocation project may proceed subject to a number of conditions outlined therein.

An application has been filed and accepted by the Commission in relation to the proposed Phase II Regina Rail Relocation application. That application proposes to relocate substantially all of the remaining facilities of Canadian Pacific Limited and a portion of the remaining CN trackage in the City of Regina. The Phase II application is under review by the Commission and will result in a public hearing at a future date.

Options to Branch Line Use

The Branch Line Inquiry, chaired by Senior Commissioner J.M. McDonough, issued a report in June, 1985, proposing demonstration projects such as short line railways and off-track elevators to test the potential alternatives to traditional branch line operation.

During 1987, Western Division personnel continued to monitor and evaluate two such innovative options to normal branch line operations in Western Canada.

One of these options is an off-track elevator project in the interlake area of Manitoba. Beginning August 1, 1986, grain was no longer shipped by rail from elevators at Fisher Branch and

Railway Branch Line Applications 1980 - 1987

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	31	23	54
Total Applications (miles)	959	656	1 615
Operations Ordered Abandoned (miles)	727	475	1 202
Operations Ordered Retained (miles)	90	139	229
Applications Pending (miles)	-	9	9
Mileage Placed in Basic Rail Network (miles)	142	33	175
Total Basic Network	15 774.03 miles		

Broad Valley, Manitoba. Instead it is moved by commercial truck to a transfer elevator at Arborg, Manitoba where it is then loaded into rail cars for movement to Thunder Bay. An implementation and evaluation committee, comprised of three area grain producers, representatives of CN, CP Rail, the Grain Transportation Agency, Manitoba Pool Elevators, Felix Holtman, MP, and chaired by Commissioner J.M. McDonough, was established to oversee this experimental project.

Another of the innovative options relates to the operation of privately owned short line railways. The Central Western Railway (CWR), with Cabinet approval and certain federal funding, purchased the 108-mile long Stettler Subdivision in Alberta from CN. This line originates approximately 150 000 tonnes of grain each year. The CWR intends to interchange with CN at Ferlow Junction and with CP Rail at Stettler. An implementation and evaluation committee was appointed by the Minister of Transport and is chaired by Commissioner J.M. McDonough. This committee is comprised of grain producers, representatives of four grain companies on the line, the provincial government, the two railways, the Grain Transportation Agency, communities along the line and Arnold Malone, MP.

Passenger-Train Service

Decision No. WDR1987-03, issued on March 10, 1987, which formed part of Order No. WDR1987-058 dated March 10, 1987 ordered CN to reduce the frequency of the passenger train service between Edmonton and Waterways, Alberta by one frequency northbound and one frequency southbound each week. This reduction was to apply only in respect to dedicated passenger trains identified as train Nos. 90 and 91.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the CTC assigns the responsibility for engineering inspection and control of the Prairie Branch Line Rehabilitation Program to the Commission's Western Division.

This federal government program, designed to upgrade or restore nearly 5 900 miles of grain-dependent branch lines in the basic railway network in Western Canada, continued during 1987. The minimum standard to which these rail lines are rehabilitated permits the carriage of carloads with a gross vehicle weight of 220 000 lb. at speeds of 30 mph on a year-round basis.

Expenditures to March 31, 1987, total approximately \$813 million.

During 1987, engineering inspections were conducted on current work, and preliminary inspections for the 1988/89 year have also been completed.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1987, work on the Rogers Pass tunnel project in British Columbia continued at a peak level.

This grade improvement project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track capacity to the Pacific Coast, will cost in excess of \$600 million when completed. Construction involved includes 21 miles of main track, two tunnels of nine miles and one mile in length respectively, and 11 bridges.

The Director of Engineering, Western Division, heads a working group established to ensure that conditions set out in the Commission's decision are met by the railway company.

Maintenance Monitoring Program

One of the responsibilities assigned to the CTC under the provisions of the *Western Grain Transportation Act* is the monitoring of the annual maintenance work performed by the railways on grain-dependent rail branch lines. This monitoring program was carried out in 1987 under the direction of the Western Division's Director of Engineering.

Traffic and Tariff Matters

During the year, Western Division personnel were involved in the investigation and resolution of a number of specific freight rate complaints, and in providing freight rate and tariff information and advice, as required, to commissioners, senior officers and outside organizations.

The highlight of this activity in 1987 involved the hearing by the Commission of appeals from an incentive rate proposal made by CN and six grain companies under section 45 of the *Western Grain Transportation Act*. The appeals alleged that proposed rate reductions for statutory grain movements of \$1.50 per tonne if certain conditions were met by the shipper, was contrary to law and prejudicial to the public interest.

Public hearings were held in Winnipeg, Regina, Saskatoon and Edmonton and elicited a high degree of public interest and participation. On April 10, 1987 the Commission dismissed the appeals subject to conditions and thereby ended the historic principle of distance-related freight rates for western grain traffic.

The Commission also denied a complaint that diversion charges should not be assessed against statutory grain traffic diverted between "ports in British Columbia" as defined in the *Western Grain Transportation Act*.

Orders and Decisions Issued

During 1987 the Western Division issued a total of 349 orders and 226 decisions related to passenger-train service matters, new and amended air licences and change of control, transfer of commercial air service, rail grade crossings, automatic crossing protection, abandonment of trackage, open for carriage, and rate and tariff matters.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

THE RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE (RTC) regulates rail transportation provided by the statutory authorities of the *National Transportation Act (NTA)*, the *Railway Act (RA)*, the *Railway Relocation and Crossing Act (RRCA)*, and the *Western Grain Transportation Act (WGTA)*.

Regulatory Activities

The regulatory activities of the RTC are technical and economic in nature.

In the technical area, rail safety is the prime regulatory activity. There are seven broad categories of activity. They are:

- Accident Investigation;
- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Operations Monitoring;
- Railway Occupational Safety and Health;
- Regulation and Compliance in the Movement of Dangerous Goods by Rail;
- Railway/Highway Interface; and
- Development of Standards.

Two-thirds of the RTC staff resources were used in support of safety regulations in 1987.

The second major activity in the technical area is the responsibility for ensuring an adequate quality of service. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations, and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers, railway labour organizations, and public interest groups. Regulation of quality of service is, however, a declining activity in relative importance and used little more than five percent of RTC staff resources.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the following:

- Auditing the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction;
- Analysis and development of railway costing methodologies;
- Determination of subsidy payments under the *WGTA* and under the *RA*; and

- Auditing the operating railways' charges to VIA Rail Canada Inc.

The committee has six regional offices located in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

ENGINEERING BRANCH

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Standards and Regulations; and
- Railway/Highway Interface.

Equipment and Infrastructure Monitoring

Equipment

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1987, 4 061 motive power units were inspected by regional personnel during 934 inspection visits and 34 437 cars were inspected on 1 181 different visits.

The RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers, air reservoirs, and train air brake systems to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1987, 897 train heating boilers, 205 stationary boilers, 731 air reservoirs and 356 air brake tests were observed and inspected across the country.

Infrastructure

• Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three to five year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

- (a) A scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1987, 8 000 miles were inspected; and
- (b) Inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 22 locations. During 1987, 16 applications for fencing exemptions were received. There were also six applications for permission to construct track or open trackage for the carriage of traffic and a further eleven applications for pipeline crossings.

In addition, special investigations were conducted into the maintenance of rail lines in Nova Scotia and in Vancouver, B.C., and into trespassing problems in the Toronto area.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1987, 151 such applications were received and 129 orders issued.

• New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work proposed for the 1987 construction season was \$106 953 for CP Rail and \$1 560 030 for CN.

• Right-of-Way Fire Prevention

In 1987, 395 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the RTC to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

• Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1987, 24 such applications were processed.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the RTC;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act*;
- Analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, is comprised of representatives of railway management, railway labour and RTC staff, and an RTC commissioner acts as chairman. Three meetings of the full committee were held in 1987 and, in addition, all new and revised regulations are reviewed in depth by technical committees operating under the aegis of RSAC. Over the years, RSAC has proved of increasing value as a forum for the input of railways and labour into RTC deliberations. The semi-formal discussions which RSAC provides are most useful to both the regulator and the regulated industry.

Regulations

The Commission issued five amendments to Regulations No. 0-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c. 1175:

- Amendment to Part III of the schedule to Regulations No. 0-8 concerning Operating Rule 42 and Forms of Train Orders respecting protection of maintenance work.
- Amendment to Part III of the schedule to Regulation No. 0-8 concerning Operating Rule 14(m)(1) respecting engine whistle signals.
- Amendment to Part III of the schedule to Regulations No. 0-8 concerning Operating Rules 205, 206, 207, 209, 210, 211, 220 respecting use of an electronic communications system.
- Amendment to Part III of the schedule to Regulations No. 0-8 concerning Operating Rule 21 respecting display of engine signals.
- Amendment to Parts I (Subsection 8(4)) and III (Rule 46) of the schedule to Regulations No. 0-8 respecting use of reflectorized flags.

The Railway Employee Qualification Standards Regulations, CTC 1987-3 Rail, and the Railway Protection of Track Units and Maintenance Work Regulations, CTC 1987-7 Rail, in addition to an amendment to the Railway Safety Glazing Regulations made by CTC 1982-9 Rail, were also issued.

The following were approved by the RTC in 1987:

- Amendment to the Railway Accident Reports Regulations, CRC c. 1164 (0-1)
- Amendment to the Railway Motive Power Equipment Regulations, CRC c. 1169 (0-21) (Locomotive Safety Controls)
- Amendment to Wire Crossings and Proximities Regulations, CRC c. 1195 (E-11)
- Amendment to Height and Wire of Telegraph and Telephone Lines Regulations CRC c. 1182 (E-18).

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety, and

convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards. Although there were 453 railway crossing accidents in 1987, the numbers of accidents have been falling steadily for many years. The 1987 figure is 14 percent lower than the previous year.

RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossing accidents where casualties occur, as well as a number of the non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automatic protective devices already installed, the RTC staff evaluate these with a view to adding devices where warranted.

Payments of \$11.5 million were made in 1987 under section 20 of the *RRCA* from the 1987 budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 620 projects were completed.

The RTC continued its participation in Operation Lifesaver, a safety campaign aimed at increasing public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters' and regional offices' staff participate in the program in an advisory capacity.

The RTC also has an ongoing Working Group on Railway Crossing Accidents which examines the overall problem of railway crossing accidents and initiates measures that could be taken to reduce such accidents. There were three meetings of the working group in 1987. Membership in this group includes the railways, railway labour, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, Transport Canada, and the Roads and Transportation Association of Canada which speaks on behalf of the provincial deputy ministers of transportation.

Computerized records are maintained of the 30 000 locations where public roads cross railway lines which are under the Commission's

jurisdiction. These records provide important information in identifying and evaluating crossings requiring the installation of automatic warning devices.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the *RRCA* for the construction of three grade separations. Another 31 orders for the construction or reconstruction of grade separations were issued by the RTC during 1987.

Rail Line Relocation

In Regina, Saskatchewan, discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application was submitted by the City of Regina in March 1984. A public hearing dealing with the city's Phase I relocation proposal resulted in a decision by the Commission to approve the City's application subject to certain revisions to its plans.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1987, 38 project applications relating to train control signal systems were investigated, completed, and approved.

There is an ongoing program to monitor maintenance and operation of electric signals in automatic block signal and centralized traffic control territories, at interlocked movable bridges and interlocked railway/highway crossings to ensure proper operations of signals.

Railway/Highway Protective Devices

There is an ongoing review of protective device systems, particularly at crossings of a complicated nature, upgrading such systems where now possible through technological advances. Following the program carried out previously in British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and part of Ontario, the installation of new improved red and white pictographic crossing signboards was continued in the remainder of Ontario, Quebec and the Atlantic Provinces and is expected to be completed in March 1988.

Studies were carried out on accident rates at particular railway/highway crossings and on the remedial action to be taken.

Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices

and on the use of active warning signs at the approaches to railway/highway crossings.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 277 new installations and, in addition, 201 projects were undertaken, usually of a minor nature, on existing installations.

OPERATIONS BRANCH

This branch is responsible for five areas of technical regulation:

- Accident Investigation;
- Dangerous Goods;
- Operations Monitoring;
- Occupational Safety and Health (OSH); and
- Quality of Service.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the CTC on all accidents. The reporting occurs on an immediate basis except for those involving only minor monetary damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations.

During 1987, the branch was advised of some 4 400 accidents/incidents. Although many of these were of a minor nature, some 1 500 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 453 crossing accidents, 253 derailments, and 82 collisions. (See Appendix B-V.) As stated earlier, the number of crossing accidents fell substantially by 14 percent in 1987. However, the number of derailments was only two percent less than in the previous year, while the number of collisions increased by nine percent. In terms of work performed by the railways in 1987, traffic as measured in carload tonnage handled rose by 5.5 per cent over the 1986 figure.

CTC General Order 0-1, the Regulation which governs the reporting of railway accidents, is currently under revision. However, amendments were made to the Order in 1987 including changes to the property damage threshold which applies to main track derailments and collisions. The minimal threshold of \$750 has been eroded by inflation. In order to reduce the reporting burden on the railways in respect of minor accidents and

bring the threshold amount more in line with that used in the United States, the figure was increased to \$7 000 on November 1, 1987. Effective January 1, 1988, the reportable monetary threshold will be \$7 350.

Section 226 Accident Investigations

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under section 226 of the *Railway Act*.

A total of six section 226 investigations were authorized and carried out by the RTC in 1987. These inquiries are listed below and four of the reports are now completed.

- Mar. 9 Derailment at mile 42.69 CN Springhill Subdivision at Thomson, N.S.
- Mar. 9 Derailment at mile 0.40 CN Nepisiquit Subdivision at Nepisiquit, N.B.
- Apr. 2 Bridge washout at mile 100.5 CP Rail Shogomoc Subdivision at Andover, N.B.
- May 3 Runaway train at mile 63.20 CSX Windsor Subdivision at Chatham, Ontario.
- May 27 Collision between a freight train and a work extra at mile 100.8 CN Gladstone Subdivision at Makinac, Manitoba.
- July 14 Derailment at mile 204.30 CP Rail Belleville Subdivision at Toronto, Ontario.

Dangerous Goods

In accordance with the requirements of the *Railway Act*, the *National Transportation Act* and the *Transportation of Dangerous Goods Act*, the RTC regulates the transportation of dangerous goods by rail and, through the *Safe Containers Convention Act*, inspects freight containers.

Dangerous Goods Regulations

This program activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous goods by rail, and liaison and coordination with government departments, municipalities, industry, and emergency response groups.

RTC orders covering bulk storage facilities are currently undergoing major amendments so that they will be more current.

The container inspection program continued to be enforced across Canada under the Safe Container Convention Regulations, while the CTC regional enforcement component was augmented by two new inspectors following completion of approved training.

Dangerous Goods Compliance

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and less than carload shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of shipper and consignee loading and off loading facilities; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instructions to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1987, the RTC staff inspecting railway yards, terminals and shippers' sites carried out 12 000 dangerous goods rail car/shipping documentation inspections and 835 container inspections. Six-hundred and twenty-two bulk storage facilities under CTC jurisdiction and a further 121 such sites served by rail were also inspected.

Under Regulation CTC 1978-11 Rail, four explosive handling sites were approved, three sites are currently pending approval, one site was temporarily suspended while one other site was denied approval. Fifty-five hydrostatic retesting facilities were also approved in 1987.

Special permits are issued for the transfer of products, single-trip movements, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging. Under subsection 71.6(a) of the CTC's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, 216 new special permits were issued and 262 revised, four special permits were revoked and four applications were denied. Pursuant to section 73.9 of the Regulations, 94 non-CTC specification series IMO portable tanks were approved to be transported by rail under the stencil scheme format.

During 1987, there were 708 dangerous goods accidents/incidents reported, of which 186 were investigated by headquarters and regional dangerous goods officers.

Operations Monitoring

The RTC is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements.

The public hearings into the application of CN and CP Rail for permission to operate freight trains without cabooses and with rear train personnel relocated in the lead unit were concluded on June 11, 1987. The Committee's decision was issued on December 14, 1987 which, in effect, granted CP Rail and CN's application provided certain conditions are met.

Monitoring of railway dispatching practices was carried out throughout the year at various offices. Some exceptions were noted and these were reported to the railways for corrective action.

The committee received three applications for implementation of the Manual Block System method of train control from CN covering 18 subdivisions, and three applications from CP Rail for implementation on 29 subdivisions. The applications for the 18 CN subdivisions were investigated and none were approved, while the applications for the 29 subdivisions on CP Rail were investigated with 24 being approved. CSX Transportation made one application for one subdivision which is under consideration.

The RTC carries out an ongoing monitoring program of operations practices. Staff travelling on train locomotives and cabooses evaluate the performance of railway personnel. During 1987, staff rode 577 trains covering 59 799 miles and made 58 visits to yards for operations monitoring.

The program of monitoring trains carrying special dangerous commodities at "gateway inspection" points to ensure compliance with the regulations continued in 1987. During the year, 513 trains were monitored of which 155 were handling special dangerous commodities. There were no violations recorded during 1987.

Occupational Safety and Health (OSH)

In March, 1987, further to the RTC staff report on OSH conditions of diesel cabs in British Columbia, the RTC ordered Canadian Pacific Limited that effective January, 1988 all locomotive units operating in the lead or controlling position must be equipped with improved toilet, seating and food storage facilities. (Order No. R-40440 dated March 19, 1987).

In April, 1987 the Review Committee of the CTC considered Canadian Pacific Limited's application for review of RTC Order No. R-40083 dated December 4, 1986 which directed that CP rescind the demerit marks assessed against an employee who had invoked his right to refuse in accordance with the Regulations. The Review Committee ruled that there were no grounds to justify the review of the RTC's Order. CP subsequently advised the RTC that the railway company had complied with the directions contained in Order No. R-40083.

On April 2, 1987 the Minister of Labour and the President of the CTC announced in a news release that Part IV of the *Canada Labour Code* had been extended to cover those rail employees who work on board trains. The On Board Trains Occupational Safety and Health Regulations (SOR/87-184 26 March, 1987) made pursuant to Part IV of the *Canada Labour Code* by the Minister of Labour on the recommendation of the CTC became effective on that same date. The CTC has agreed with the Minister of Labour to administer on his behalf the federal occupational safety and health program for rail employees working on board trains. A number of RTC staff have been appointed by the Minister of Labour to carry out the functions of "safety officer" prescribed in Part IV of the *Canada Labour Code*.

During the course of the year the CTC entered into a Memorandum of Agreement with Labour Canada whereby the roles and responsibilities of both parties were defined with regard to the manner in which the OSH program is to be administered in the rail industry. Information sessions were held across the country to apprise employers, employees and trade unions of the federal OSH program particularly as it applies to the joint administration of the *Code* by Labour Canada and the CTC in the rail industry.

The first meeting of the interdepartmental OSH Coordinating Committee (ICOSH), comprised of senior officials from Labour Canada, Transport

Canada (Air & Marine), the Canada Oil and Gas Lands Administration, the National Energy Board, the Atomic Energy Control Board and the CTC was held this year. The ICOSH Committee was established to ensure that the federal OSH program is carried out in an effective and efficient manner and meets periodically to review, evaluate and plan Part IV administration activities for all areas of the federal jurisdiction.

Quality of Service

Agency Centralization

There were two agency centralization applications before the RTC for consideration in 1987: one from the Chesapeake and Ohio Railway Company, and one from CP Rail, on behalf of the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Decisions based on the information contained in Commission files were issued in respect of both applications. No new agency centralization applications were filed in 1987.

Branch Line Abandonment

The Branch Line abandonment program of the Railway Transport Committee was transferred from the Operations Branch to the Cost-Based Subsidies Directorate and is covered in this report under the Transportation Subsidies Branch.

A total of 27 applications pursuant to section 106 of the *Railway Act* for removal of ancillary trackage were received in 1987. Seventeen of these applications were referred to the Western Division for processing. There were two applications carried over from 1986. Orders authorizing the removal of ancillary trackage were issued in respect of eight of the remaining twelve applications. As of December 31, 1987, there were four outstanding applications under section 106.

Passenger Services

The purpose of this program is to evaluate railway applications and proposals for authority to alter or restructure passenger-train services. It is also aimed at monitoring and evaluating the quality and efficiency of rail passenger services.

The quality control program requires that RTC inspectors report on the condition of passenger-train equipment and station facilities; the availability and accessibility of passenger services;

the reliability, efficiency and standard of service and the railways' overall adherence to safety and service requirements.

In conjunction with the monitoring reports, complaints and queries received from the general public are considered as important indicators to quality of service. During 1987, 59 passenger service complaints and inquiries were received from various sources.

To fulfill the five-year review requirements of subsection 260(8) of the *Railway Act*, Order R-41255 dated November 12, 1987 was issued ordering the continuance of 11 passenger-train services. Also, Order WDR1987-058 dated March 10, 1987 ordered CNR to reduce the frequency of service between Edmonton and Waterways by one frequency per week in each direction.

Order R-40414 dated March 12, 1987 ordered the continuance of service between Edmonton and Prince Rupert.

Order R-41065 dated August 28, 1987 ordered the continuance of service between Toronto-North Bay-Kapuskasing.

Two public hearings were held during 1987 in respect of passenger train services. Following public hearings held on September 22 and 24, 1987, Decision and Order R-41426 dated December 31, 1987 was issued ordering the continuance of service between Bishop's Falls and Corner Brook.

Following public hearings held on November 24 and 25, 1987, Decision and Order R-41439 dated December 31, 1987 was issued ordering the reconstruction of the bridge at Ste-Anne de la Pérade allowing passenger-train service to resume after October, 1988.

The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is outlined in Appendix B-IV of this report.

RAIL ECONOMIC ANALYSIS BRANCH

The responsibilities of this branch were taken over by the Transportation Subsidies Branch on October 1, 1987. The activities of the Rail Economic Analysis Branch for 1987 are therefore reported under the new branch.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

THE AIR TRANSPORT COMMITTEE (ATC) was established under the *National Transportation Act* to administer Part II of the *Aeronautics Act* in the course of which it formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee's objective is to promote an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation, and provides advice to the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some licence applicants must satisfy the committee that "public convenience and necessity" requires the service, while others are subject only to proof of financial and operational fitness which includes carrying adequate liability insurance. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstration of aircraft, and parachute jumping.

Licences or exemptions for domestic and foreign carriers are obtained by filing applications with the committee, other than for regional, local, and commuter services between Canada and the United States. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where information on the file record is insufficient or inadequate to support a decision.

After the committee has considered the application, the material in support, and any opposing or modifying interventions, and the applicant's replies thereto, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with specified requirements of the committee. (See Appendix C-I).

Applications from Canadian carriers for local, regional, and commuter services between Canada and the United States are submitted to the Minister of Transport. If the Minister determines that the criteria set out in a recent Exchange of Notes between the two governments are satisfied, the application is referred to the committee for selection of a Canadian air carrier. The committee then gives public notice for the purpose of soliciting competing applications. The most suitable carrier is selected and licensed in accordance with section 16 of the *Aeronautics Act*.

Tariffs

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with the ATC. These tariffs are available to the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination, or if a carrier has failed to abide by its published tariff. International tariffs must also respect the corresponding bilateral air services agreement. (For data on tariffs, see Appendix C-IV.)

Enforcement

The ATC must ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. ATC examiners investigate complaints or suspected contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as issues are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered and, when deemed appropriate, recommendations to add to or amend the Air Carrier Regulations are made to the Commission for registration and promulgation.

Organization

The committee staff is divided into six branches: Administration, Analysis and Licensing, Economic Reports and Regulations, Enforcement, International Air Transport, and Tariffs. The branches report to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch is comprised of the Secretariat and the Financial and Administrative Services Section.

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of public hearings as well as agenda and minutes of committee meetings and handles consumer complaints.

The Financial and Administrative Services Section coordinates estimates and forecasts for budget purposes, oversees the administration of the committee's human and fiscal resources, coordinates administrative actions in respect of the management of committee staff, and maintains the licensing records.

Analysis and Licensing Branch

The Analysis and Licensing Branch is comprised of four divisions: Domestic Licensing, International Licensing and Group Charters, Licensing and Regulations Analysis, and Audit.

The Domestic Licensing Division has primary responsibility for the analysis and processing of licence applications for domestic licences and for advising the committee on compliance with the conditions and the relevant Air Carrier Regulations.

The International Licensing and Group Charters Division has primary responsibility for the processing of applications for both scheduled and

chartered international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters as well as charters with large aircraft between points in Canada. The division also provides support for certain international air negotiations. (See Appendix C-II and III.)

The Licence and Regulations Analysis Division reviews the licence documents prior to issuance; provides analytical reports on regulations, licences, and applications; is instrumental in the development of licensing procedures; and undertakes special projects involving licensing or related issues.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices and makes recommendations for changes in the committee's policies, rules and regulations of a financial nature including financial fitness tests applicable to all Canadian air carriers. Staff of the division assess all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers, and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that newly licensed commercial air carriers commence authorized operations on a sound financial basis and carry adequate liability insurance. Division staff conduct investigations to determine the validity of subsidy claims, and to provide advice and assistance to the Enforcement Branch on financial matters. It conducts audits of tour operators or charterers to verify that protection mechanisms are in place for consumer advance payments. In addition, staff of the division provide advice on the financial adequacy of carriers and charterers operating domestic and international charters.

Economic Reports and Regulations Branch

This branch provides economic, regulatory and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of "public convenience and necessity" and that of public interest, providing support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Air Statistics and Regulations Section develops and recommends amendments to the

economic aspects of the Air Carrier Regulations, and assists the committee in formulating advice to the Minister of Transport on the development of government aviation policies. This section is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Reports are prepared by section staff outlining the operational, traffic and financial characteristics of various segments of the Canadian air transport industry. The section supervises the computer systems for processing aviation statistics, coordinates electronic data processing projects, and provides advice on electronic data processing initiatives.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the implementation of bilateral and multilateral agreements on international air services is appropriate to the needs of Canadians, and maximizes to the extent possible the economic benefits that accrue to Canadian air carriers.

The branch collaborates with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of international air services; implements and administers air service agreements; consults with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and represents Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as ICAO and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Enforcement Branch

The Enforcement Branch is responsible for investigation of illegal commercial air carrier operations. Memoranda of Understanding on Enforcement have been ratified with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and with Transport Canada, who share enforcement responsibility under the *Aeronautics Act* and related regulations, to ensure a coordinated response to complaints in this area.

This branch is comprised of a headquarters unit and regional offices in six Canadian cities: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal and Moncton.

Tariffs Branch

The Tariffs Branch is responsible for providing advice and assistance to the ATC in respect of the administration of its policies and regulations concerning the establishment and filing by Canadian and foreign air carriers of tolls, terms and conditions of carriage, service schedules or service patterns as well as related practices. Staff of the branch are responsible for reviewing, analyzing, and reporting any tariffs or practices which may be unjust, unreasonable, unjustly discriminatory or unduly preferential; for investigating complaints from the public or other air carriers; for ensuring compliance with filed tariffs; for protecting the interest of consumers; and for providing information and advice to other divisions and branches of the ATC to federal and provincial government departments, to the airline industry, and to the public at large.

The Tariffs Branch is comprised of four divisions: Scheduled Services-North America, Scheduled Services-International, Charter Services, and Tariff Records.

The Scheduled Services Divisions are responsible for the passenger and cargo tariffs of unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Division is responsible for the tariffs of charter air carriers in Class 4 and 9-4. The Tariff Records Division maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC.

Activity Highlights -

Tariffs

A new air services agreement was initialled in September between Canada and the United Kingdom which greatly increased the pricing freedom of air carriers in this market. The United Kingdom, after the United States, is the most popular destination for Canadians. The market has witnessed, since the implementation of the agreement, vigorous pricing competition and innovative marketing schemes, including reductions in and elimination of advance booking requirements for highly discounted fares. The spillover effects on the rest of the Canada-Europe market are evident already.

All international air services agreements require carriers to file proposed fares, rates and conditions of travel in tariffs with the aeronautical authority

of the signatories to the particular agreement. With increased competition in international markets, the number of tariff filings has grown substantially. In the last three years, the volume of filings has increased by approximately sixty percent. Most air carriers are computerized, yet they create paper tariffs, usually only for regulatory purposes. The filing of these tariffs has imposed a burden, in terms of financial and human resources, on both the carriers and the regulatory authority. In order to more effectively utilize available resources and, at the same time, ease the regulatory burden on air carriers, the Air Transport Committee established a working group to review alternatives to the current paper manual tariff system, the most promising being the computerization of the tariff filing process. Computerization would not only allow carriers to benefit from a reduction in costs, but would also place them in a better position to implement new pricing initiatives and to react to competitive situations in a more timely and effective manner. As an initial step, the first computerized reception/transmission system for special tariff applications was installed in February and has greatly reduced the time and costs in treating the approximately two hundred such applications per month. The Air Transport Committee also co-operated with the aeronautical authorities in the United States and the United Kingdom in seeking to establish a standardized electronic filing system.

This was also the first year of total downward pricing flexibility domestically and a number of innovative fares were introduced by the airlines.

During 1987, the committee considered the ramifications of air carriers sharing airline designator codes, in terms of both their utility to air carriers and what they conveyed to air travellers, and initiated the development of a policy respecting this practice. This policy is expected to be formulated in 1988.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

A number of changes were made to the Air Carrier Regulations during 1987. These include:

- The extension of the suspension of the application of primary rights on livestock entity charters to February 29, 1988.

- The relief from route protection conditions contained on Class 4 Charter licences in respect of Class 1 or 2 unit toll services operated between Toronto and Chatham.
- The change of the date, from January 1 to March 31 of each year, by which farmers must file evidence to indicate that they continue to qualify for an exemption from holding a licence for aerial spraying of their own land and neighbouring farms within a 25 mile radius.
- The revision of the definition of the word "emergency" and the description of the circumstances in which owners or operators of privately registered aircraft or air carriers that do not have an appropriate licence may operate commercial air services which would be contrary to the provisions of the *Aeronautics Act* if not exempted from the operation of the *Act* by the Air Carrier Regulations.

Changes in Regulations being considered as of December 31, 1987

Since the *National Transportation Act, 1987* and the Air Transportation Regulations were expected to have effect from January 1, 1988, no changes in the Air Carrier Regulations were being considered as of December 31, 1987.

Reports and Studies

Work was completed during the year on several reports which will be published in 1988. They are *Canadian Level II Air Carriers: An Operational Review 1985*, and *Canadian Level II Air Carriers: An Operational Review 1986*. Similar reports were also completed on the operations of Level I Air Carriers, which will also be published in 1988.

Enforcement

The staff of the Enforcement Branch continued to work in close cooperation with their counterparts in Transport Canada and with the RCMP across Canada in investigations under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

During 1987, the branch was involved in 300 investigations of which 117 were referred to the RCMP for further investigation towards possible prosecution, 135 were referred to the ATC for administrative action, 24 were unfounded complaints and 24 resulted in a caution being given to the alleged offender. The branch also

continued by addressing various air carrier associations on 22 occasions to provide clarification of legislation.

Licensing Activity

Regulations that exempted applicants proposing to operate charter commercial air services wholly within Southern Canada from the requirement to prove "public convenience and necessity", in effect since July 1985, continued to result in an increase in applications for charter authorities. These applications are processed on the basis of the applicants' compliance with financial, insurance and other requirements.

The greater emphasis on the benefits of competition in deciding whether "public convenience and necessity" has been proven also resulted in an increased number of applications for unit toll service in Southern Canada. This increase of activity would appear to be directly proportional to the applicant's expectations of being granted a licence.

During the calendar year 1987, 929 decisions and 655 orders were issued by the committee. Notable decisions are listed in Appendix C-V.

International Air Transport

In addition to the administration of 44 bilateral air transport agreements, new agreements were concluded in 1987 with Egypt, Hong Kong, the Ivory Coast, Spain, and Venezuela. A new agreement was reached with the United Kingdom replacing the previous agreement signed in 1949. Similarly a new agreement with Pakistan replaced the previous agreement signed in 1960. Revisions of existing agreements were completed with China and Singapore. In total 16 rounds of negotiations and four consultative bilateral meetings were conducted during the year.

In 1987, as the Canadian aeronautical authority, the ATC negotiated various charter matters with their counterparts from France, India, Jamaica, and Venezuela. Tariff issues were discussed with the United Kingdom and the Netherlands and dialogue was initiated or pursued with a number of countries with a view to implementing supplementary statistical exchange agreements. Charter permit fees were discussed with the Mexican authorities.

Consistent with the federal government initiative to encourage activity at Hamilton Airport, procedures were put in place to authorize airlines to transship at Hamilton in bond cargo originating in or destined for third countries.

The participation of Canadian airlines in 1987 in the provision of international scheduled air services changed primarily as a result of mergers, acquisitions and the new policy of increasing competition expressed in new designations and a Policy Statement issued in October. New services under the Canada-US Regional Local and Commuter Services notes were authorized for 25 applicants and the all-cargo joint venture operation of Canadian Airlines International and the Flying Tiger Line was approved under the Canada-US Exchange of Notes on all-cargo services. Formal consultations under the provisions of the Canada-US agreement were held in Washington to discuss the terms of the Understanding on access to New York area airports.

At the multilateral government level ATC officials continued in 1987 to provide support for Canada's participation in the Council and Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and participated in the work of its Fares and Rates Panel. They organized the work of and chaired two interdepartmental bodies involved in ICAO related activities (National Facilitation Committee; Committee for ICAO International Air Law Activities).

In the interest of passengers travelling on international air services to and from Canada the ATC was actively pursuing, through its contacts with foreign aeronautical authorities, the possibility that foreign airlines operating to Canada might voluntarily increase their limits of passenger liability at least to the level adopted by those airlines for transportation to/from the United States.

WATER TRANSPORT COMMITTEE

ESTABLISHED UNDER the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the federal government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships, and the approval of tariffs in considering applications for water transport licences; the committee must determine whether "public convenience and necessity" requires the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix D-I.)

A second regulatory responsibility pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

The committee is also involved in regulating and administering the temporary entry of foreign and non-duty paid vessels wishing to work in territory to which Canadian legislation is applicable. Its principal function is to advise the Minister of National Revenue in respect of the availability of suitable Canadian vessels.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. Internationally, it is a common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform

rates and coordinate services. Under Canadian law these associations, termed "shipping conferences", are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this Act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements, and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

On June 29, 1987, a new *Shipping Conferences Exemption Act*, 1987 received Royal Assent and it came into force on December 17, 1987.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

Under the *National Transportation Act*, the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports and provide advice on the development and operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases, and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of eight commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues.

The committee staff is organized into three units:

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data bases, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agenda and minutes of meetings, and for the management of both the human and financial resources of the committee.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to seven carriers, and interim operating authority was granted to three carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1987. (See Appendix D-III).

On the Great Lakes, interim operating authority was granted to one carrier, Woodlands Marine Inc. (See Appendix D-III).

Acquisitions

On August 3, 1987, the committee received notice that Transport Desgagnés (1981) Inc. intended to acquire, by transfer, all of the issued and outstanding shares of the Société de Gestion Desgagnés (1981) Inc., whose principal business is transportation. By this acquisition, Transport Desgagnés Inc. would acquire an indirect interest in Navigation Sonamar Inc., a company engaged in water transportation. Logistic Navigation Inc. and La Compagnie de Navigation Desgagnés Ltée

filed an objection with the committee but later withdrew it.

On December 7, 1987, the committee issued Order No. W-336 closing its file on the matter.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Order, continued to review applications made to the Minister of Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of the 74 such applications received during the year, 53 were recommended for temporary entry, four were denied, and 12 were withdrawn. Twenty-nine of these were for vessels or activities not addressed in the Order and which were referred to the Advisory Committee on the Coasting Trade, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix D-II.)

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The WTC administers this Act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation, in force since April 1, 1979 and due to expire March 31, 1984, has been extended four times by proclamation for periods of one year with the last extension being for nine months until December 31, 1987. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which reviewed the current legislation and developed proposals for an amending Bill. Bill C-21 received Royal Assent on June 29, 1987 and the Act came into force on December 17, 1987.

As of December 31, 1987, the Commission had on file documents of 34 shipping conferences whose 40 member lines provided services at Canadian ports. These 34 conferences offered 132 scheduled services at Canadian ports. In addition, the Commission has on file seven space charter agreements and a coordinated service agreement representing a total of 18 lines, as well as four line consolidation agreements.

Pilotage Authorities

The WTC was involved in pilotage matters during 1987 and had to complete its regulatory role under the *Pilotage Act* on one case during 1987. This matter could be summarized as follows:

- Great Lakes Pilotage Authority (GLPA)

On December 27, 1986, the GLPA published a proposed amendment to increase its pilotage charges. The Shipping Federation of Canada and the Dominion Marine Association filed notices of objection in accordance with subsection 23(2) of the *Pilotage Act*. The Canadian Merchant Service Guild also intervened. The committee carried out its investigation and issued its decision on July 24, 1987.

International Maritime Transport

In line with the Government's reform of economic regulation in the transport sector, it was decided, in April 1987, to transfer the economic research functions of the CTC to Transport Canada, where they could better support the development of transport policy. Included in this transfer was the International Maritime Transport Branch of the WTC, which monitored developments in the international shipping industry and analyzed their economic impact on Canadian shipping services.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE (MVTC) administers section 27 of the *National Transportation Act (NTA)* as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *NTA* establishes direct federal regulation of extraprovincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the MVTC in August 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1987, the committee received 37 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 32 of those cases because no objections were received. The five other notices of acquisition were being processed at year-end. In 1986, the committee received 28 notices of acquisition, none of which were disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition"

Roadcruiser

With the objective of bringing the Roadcruiser tariff more in line with other bus company tariffs, TerraTransport filed with the committee, on August 5, 1987, a new passenger tariff (Tariff 4-14) which took effect on

September 4, 1987 and called for an average rate increase of five percent.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act*, which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the *ARFAA* during 1987 amounted to \$61.3 million compared to \$59.5 million in 1986. (See Appendix E.)

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

THE INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

The committee represents the Commission on Canadian delegations to international and intergovernmental organizations concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In doing so, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has two branches, one attached to the Air Transport Committee and one to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

A description of the branch's activities is found under the report of the Air Transport Committee.

International Maritime Transport Branch

This branch, formerly attached to the Water Transport Committee but forming part of the ITPC, was transferred to Transport Canada in April 1987, in line with the Government's decision to amalgamate the economic research functions of the CTC with those of Transport Canada so as to better support the development of transport policy.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch serves directly both the ITPC and Water Transport Committee.

On behalf of the ITPC, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers, and facilitation of transport documentation.

The branch also participated actively in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

THE COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE (CPTC) regulates pipelines that carry commodities, other than crude oil and natural gas, across provincial, international and territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II and subsection 24(1) of the *National Transportation Act (NTA)*.

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The principal functions of the CPTC are to consider:

- applications by companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate a commodity pipeline;
- the acquisition or abandonment of commodity pipelines;
- the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs; and
- the resolution of related disputes and public interest matters.

For the most part, the CPTC conducts its affairs through the public hearing process. The CPTC also sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the *NTA*.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

A commodity pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. Liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, although many potential long-distance slurry systems have been studied by industry and government.

The CPTC presently regulates only two short-distance, interprovincial pipeline systems operated by Fraser Incorporated in Edmonton, N.B. and the E.B. Eddy Company in Hull, Quebec.

REVIEW COMMITTEE

Authority and Responsibility

UNDER SECTION 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions. However, when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The Review Committee is chaired by the Commission's Vice-President (Law) with the Vice-President (Research) and the chairmen of the modal committees as members. A member who participated in an order or decision does not sit in review of that same order or decision.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Filing of an application must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Interventions, either for or against the application, must be made within 30 days and replies made within 10 days of service – these time limits may be varied if circumstances so warrant. Copies of the application, of any intervention or reply must be served on all parties to the original application. When all pleadings are complete, the committee will consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake. Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the

matter itself or refer it back to the modal committee for reconsideration.

Anyone who is dissatisfied with a Commission order or decision may also appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council or to the Minister of Transport, as provided for in the relevant acts.

Activities

In 1987, 42 applications for review were received. With the 17 cases carried over from the previous year (14 active and three in abeyance), the total number on hand in 1987 was 59 applications.

The Review Committee concluded the examination of 40 applications. The committee found 13 cases reviewable, it varied or rescinded six of the modal committees' orders or decisions and upheld two, while the other five were referred to the modal committees for reconsideration. The committee denied 27 applications because there were no valid grounds to warrant a review.

Nine applications were either withdrawn or not pursued by the applicants because developments subsequent to the filing of the applications obviated the need to deal with them. One application was considered not *bona fide* by the Review Committee and was dismissed.

Nine applications are outstanding: seven are still active and two continue to be held in abeyance because of appeals to the Federal Court.

The Minister of Transport rendered four judgments in 1987 on matters relating to licence authorities in the air mode. One appeal was granted, and three were denied.

Her Excellency the Governor General in Council issued two Orders-in-Council during 1987, one relating to air and one to rail. Both petitions were denied.

For a complete overview of the Review Committee activities, see Appendix F.

RESEARCH BRANCH

THE RESEARCH BRANCH was disbanded during 1987. Its functions and many of its personnel were transferred to Transport Canada in April 1987. Remaining personnel were reassigned within the CTC in preparation for the transition to the National Transportation Agency. Prior to winding down, the Branch continued its staff support for the transition of regulatory regimes from the Canadian Transport Commission to the National Transportation Agency.

A small number of Research Reports and Research Working Papers were published between January and April 1987, representing the completion of research work started during 1986. These are listed in Appendix G.

Transportation of the Handicapped

The Office of the Co-ordinator, Transportation of the Handicapped exists within the Commission to coordinate its activities and provides assistance and support on an on-going basis to the Commission's modal committees on any matters related to the transportation of persons with disabilities. In addition to studies on the number and transport needs of persons with disabilities in Canada, the Office of the Co-ordinator has been involved in studies relating to a number of specific issues.

The Office continued its involvement in the development of intercity rail passenger accessibility standards for disabled persons. The Office provided expertise and advice on the incorporation of accessibility standards for all modes of transport into a single multi-modal package, including CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, marine, rail and air carriers. This package is now in the final approval stage.

The Office is represented on the Roadcruiser advisory and management committees which were established to oversee the design and development of an accessible intercity bus for Newfoundland.

The Office, in consultation with Transport Canada, initiated two projects dealing with information dissemination. One is the development of regional workshops which are aimed at informing air terminal personnel of the needs of blind/visually impaired travellers and to

offer suggestions on appropriate assistive techniques/approaches. (Note: it is anticipated that the audience of these workshops will be broadened over the next few years to include those from other disability groups such as mobility impaired, the deaf and hearing impaired and persons with cognitive impairment.)

The groundwork has been laid for the development of a pamphlet which will provide detailed information on the functions and jurisdiction of the National Transportation Agency and Transport Canada. It will be a consumer-oriented pamphlet containing information on the available recourse concerning matters related to transportation of disabled passengers.

The Office continued consultation with the provinces to maintain its contacts and to solicit information on the provincial programs with regard to transportation of disabled persons in Canada. It is anticipated that this project will continue and be updated each year to provide a comprehensive data base within the Office.

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

THE TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, and international bridge and tunnel companies that are subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. As well, the Traffic and Tariffs Branch provides technical advice to Transport Canada on policy initiative studies related to domestic and international freight rate problems.

Tariffs and Subsidies Control Division

Subsidies Control Section

The responsibilities of this section were taken over by the Transportation Subsidies Branch on October 1, 1987. The activities of the Subsidies Control Section for 1987 are therefore reported under the new branch.

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations, and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act (RA)*, the *Transport Act (TA)*, the *National Transportation Act (NTA)*, the *Western Grain Transportation Act (WGTA)*, and CTC regulations.

Tariff Control Activity			
Year Ending December 31	1985	1986	1987
Total Rail Freight Tariffs Filed	59 866	59 247	50 798
Total Rail Express Tariffs Filed	9 550	12 141	7 337
Total Rail Passenger Tariffs Filed	533	126	142
Total Rail Agreed Charges Filed	746	581	291
Total Agreed Charges in Effect	189	169	32
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1 464	1 411	1 082

Traffic and Tariffs Studies Division

This division carries out investigations and analyses to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and inquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

In the course of 1987, staff of the section assisted in development of new interswitching regulations, meeting with affected parties and suggesting amendments needed to ensure a smooth transition on the coming into force of the new law.

Section staff assisted the Railway Transport Committee in its consideration of a number of appeals under section 47 of the *Western Grain Transportation Act* opposing "variable" rates for the transportation of grain. CN Rail had reached agreement with six grain companies to reduce rates for the 1987-88 crop year by \$1.50 per tonne on grain from 47 origins in Western Canada when certain conditions were met. There was considerable opposition to the agreements and the RTC held hearings in Winnipeg, Regina, Saskatoon and Edmonton in March. In April, the committee issued a decision allowing the lower rates for the 1987-88 crop year, subject to the condition that the reduction be extended to all points that meet the conditions specified in the agreements.

In December, the CTC received notices from 21 shippers that they had reached agreements with CN and/or CP for reduced rates in the 1988-89 crop year.

Section staff also assisted the RTC in a public hearing to determine the continued applicability of certain RTC orders requiring the maintenance of freight rate parity between woodpulp rates from western Canadian and U.S. Pacific northwest origins. Following the hearing in Vancouver in March, the RTC concluded that as a result of the changed regulatory environment in the United States, it was no longer possible to discern the U.S. rate structure. As a consequence, the committee concluded that its orders could not be maintained and so rescinded them.

In addition, section staff prepared a report for the RTC concerning an appeal filed by Greyhound Lines Canada Ltd. and Eastern Canada Greyhound Ltd., pursuant to section 281 of the *Railway Act*, which alleged that certain Via Rail "deep discount" fare promotions were prejudicial to the public interest. The report was distributed to the parties for comments in May 1987. In September, the applicants withdrew the appeal.

Section staff also conducted and reported on an investigation of two applications from Voyageur Inc., pursuant to section 281 of the *Railway Act*, with respect to Via's regular

passenger fares and promotional fares on certain routes within the Province of Quebec. A committee decision, issued in December, concluded that the tariffs under appeal did not have effects prejudicial to the public interest.

Tariff Studies Section

The primary responsibilities of this section are to analyze, verify, document and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies and staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch.

The section assisted in the preparation, for RTC approval, of the annual orders to prescribe 1987 and 1988 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894.

Staff members assisted in the investigation of an application, subsequently denied, by Voyageur Inc., under section 281 of the *Railway Act*, for leave to appeal a Via Rail passenger fare increase.

Section staff assisted in the preparation of regulations regarding filing and publication of railway freight tariffs, agreed charges, confidential contracts, and non-confidential summaries of confidential contracts, pursuant to section 155 of the *National Transportation Act, 1987*, in readiness for the coming into force of the new law.

During the year, section staff investigated various other complaints on matters concerning passenger fares and freight rates and prepared reports on freight rates for use by the Office of Economic Regulatory Reform.

Traffic Studies Section

The primary responsibilities of this section during 1987 were the establishment of minimum compensatory rate levels for canola products, the development, maintenance and use of a traffic flow data base, research and investigation into the effects of the proposed transportation deregulation legislation and feasibility studies of methodologies proposed under the *NTA, 1987*.

Pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894, the Traffic Studies Section prepared, for issuance by the RTC, the annual order, dated December 16, 1987, and three supplementary orders prescribing

1987 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products.

The comprehensive, multi-year traffic flow data base containing rail movements within, into, and out of Canada and assisted highway movements originating in the Atlantic provinces, was accessed 40 times by various federal, provincial and private organizations. The data were used primarily for complaints, applications and studies within the Commission such as those related to the U.S. *Staggers Rail Act* of 1980 and the *Western Grain Transportation Act*; also for projects such as a Statistics Canada data request for a Rail Transport publication, a hazardous commodity study and a Supply and Services project on the allocation of taxation revenue for hopper car utilization.

Two of the feasibility studies conducted by the section included the viability of electronic filing of Confidential Contracts and section 118 (*NTA, 1987*) tariffs and the establishment of the methodology for Competitive Line Rates as per the *National Transportation Act, 1987*.

Staff continued to maintain, update and prepare a revised manual for the Standard Point Location Code, a system for identifying Canadian shipping points, for use within the Canadian transportation industry. In addition, staff successfully implemented two newly developed automated systems designed to facilitate production of RTC orders concerning minimum compensatory rates on canola products and to improve the efficiency of *WGTA* field audits.

In 1987, section staff also assessed the financial position of TerraTransport's Roadcruiser bus service, in consideration of the filing of a new passenger tariff increase, which was subsequently implemented.

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

THE TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH of the Canadian Transport Commission became a functional working element of the Commission on October 1, 1987. It was created following an indepth examination of the organization and utilization of resources devoted to the administration of transportation subsidy programs within the Commission.

Tasks which are now the responsibility of the branch were formerly discharged by the Traffic & Tariffs Branch and the Rail Economic Analysis Branch.

This branch consists of three operational directorates, namely:

- (1) The Financial Analysis Directorate
- (2) The Cost-Based Subsidies Directorate
- (3) The Rate-Based Subsidies Directorate

Activities reported herein for the Transportation Subsidies Branch for this year are a composite of functions carried out by the present branch and the former branches of the CTC referred to above, for the period under review.

Responsibilities of the branch include railway accounting, costing, rationalization of rail lines and passenger-train services (See Appendix B-II and III) and the economics of specific services including subsidy and payment administration. (See Appendix B-VI to XIV)

Payments approved by RTC in 1987 were as follows:

Payments	Amount (\$)
<i>Western Grain Transportation Act</i> ¹ (WGTA)	942 061 154
<i>Railway Act</i>	
- 1987 Advance ²	39 977 519
- 1986 ³	14 181 170
- 1972-1985 ³ and ⁴	13 660 341
Total	1 009 880 184
¹ In accordance with Regulations Respecting Payments to Railway Companies under the <i>Western Grain Transportation Act</i> , P.C. 1984-1184, April 5, 1984 and the Agreement between the Minister of Transport and BC Rail Ltd. and related orders P.C. 1985-3740, Dec. 19, 1985 and P.C. 1987-2471, Dec. 10, 1987. Includes Transitional Tally Adjustment of \$71.6 million to be re-couped in 1988.	
² In accordance with Transport Vote 85a, <i>Appropriation Act No. 4, 1975</i> .	
³ Additional payments in accordance with sections 256, 258, 261 and 272 of the <i>Railway Act</i> .	
⁴ Includes payments since 1972 for CP Tring Subdivision, not previously payable due to prolonged Ontario and Quebec Railway court case.	

Financial Analysis Directorate

This directorate is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the Railway Costing Regulations (R-6313), and their implementation in order to meet current information requirements. This includes ensuring that the information provided by the railways is reliable, meaningful, useful for subsidy and policy determinations, and meets the regulatory reporting requirements. The work of the directorate involves the audit of railway records, depreciation rate determinations, the investigation of the railways' working capital requirements, and cost of capital determinations. The directorate also analyzes the railways' submitted costing methodologies and computerized costing systems. This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments and the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail.

Pursuant to the *WGTA*, the Financial Analysis Directorate is responsible for the determination of price indices and the monitoring of railway investment. The important task of determining price indices included the forecast of railway costs for the movement of Western grain for the 1987-88 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the *WGTA*. This responsibility included the annual determination of those Western Branch lines to be designated as grain dependent. Monitoring of railway investment includes the annual tasks of: ensuring that the railways publish their past year's investment and plans for the current and subsequent years, verifying the railways' publication on the past year's investment, and analyzing the railways' investment plans. The results are reported to the Minister of Transport and the Minister may, taking into account these reports, withhold money from the railways.

The directorate fulfilled its responsibilities with regard to its ongoing audit program, including a review of the costing, accounting and financial components of the 1986 CN and CP Rail charges to VIA Rail. The directorate continued its review of railway accounting manuals for the purpose of ensuring conformity with the UCA and of methodologies for railway applications for revised depreciation rates. Further activities undertaken in 1987 included the continued identification and resolution of accounting issues, including a review of CN's methodologies in allocating fixed assets by geographic cost centres.

The directorate participated in the Regina Railway Relocation public hearing by providing advice on financial, accounting and taxation matters to commissioners and Commission counsel. The decision was issued August 10, 1987.

The directorate is playing a major role in revising the formula to update equipment rental rates. Discussions are continuing at the technical committee level with representatives from railways and the Federation of Canadian Municipalities. The committee approved a revision to the equipment rental rates late in 1987. Work in this area will continue during 1988.

A major component of implementation of the Cost of Capital Methodology Decision (1985) is the determination of CN and CP Rail working capital requirements. This determination requires the investigation of the railways' leads and lags in collecting revenue and paying expenses, and

calculating the appropriate inventory levels. Cost of Capital rates for CN and CP for 1986 were approved by the committee in December, 1987.

The directorate also undertook a revision of BC Rail costs for the transport of grain under the *WGTA* and this was completed in early 1987. The directorate undertook the development of Central Western Railway's costs for the transport of grain under the *WGTA* for the crop year 1986/87 and this is almost complete.

The directorate finalized 1985 unit costs and is in the process of finalizing 1986 unit costs which are used for all costing purposes under the *Railway Act*, *National Transportation Act*, and *Western Grain Transportation Act*.

During 1987, the directorate finalized specific costs for branch line subsidy payments to CN and CP Rail for the years 1983 and 1984. In addition, unit and specific costs were finalized for passenger train subsidies for Algoma Central Railway and Ontario Northland Transportation Commission.

Following an October 27, 1986 application by VIA Rail for a review by the RTC of selected railway costing issues, the RTC approved on December 17, 1986 Terms of Reference and set up a Technical Working Committee to review the costing issues. The Technical Working Committee is comprised of members of VIA Rail, CN, CP Rail, Algoma Central Railway (Class II Railways), Grain Cooperatives, Transport Canada and the provinces. The Technical Working Committee held meetings in January and May of 1987. Sub-committees were established to deal with certain railway costing issues and it is expected that a final report will be completed in early 1988.

Cost-Based Subsidies Directorate

This directorate makes payments in accordance with the *WGTA*, determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty, provides analytical support at public hearings, coordinates rationalization of rail lines and passenger-train services, carries out annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail, develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels and conducts special costing projects as required.

During 1987, the Commission continued its financial support for uneconomic branch lines and

eligible passenger services not operated by VIA Rail.

A significant portion of the directorate's resources was devoted to the timely processing of CN, CP Rail and BC Rail monthly applications for payments in respect of the *WGTA*. Also Central Western Railway's monthly claims were verified and payment recommendations in the amount of \$2 358 254 were forwarded to the Grain Transportation Agency for processing under the System Improvement Reserve Fund. Additional verification was performed on the Special Assistance Program Agreement invoices submitted by CN, CP, BC Rail and Central Western for the months of August through November on behalf of the Minister of Agriculture and the Minister of Transport. Recommended payments in the amount of \$25 013 550 were forwarded for processing.

The directorate also undertook verification of CN and CP Rail waybill systems in support of *WGTA* payments.

As a continuation of the Branch Line Hearing Program initiated in July 1981, five public hearings were held during 1987 to consider branch line abandonment applications. File hearings were conducted for an additional 31 branch line abandonment applications, of which ten were conducted by the Western Division. Thirty-four new applications for abandonment of 35 branch lines were filed by the railways during 1987, including nine applications for Western lines. A total of 46 decisions and orders were issued during 1987 in respect of branch line abandonment applications, including 14 issued by the Western Division.

Orders and decisions issued in 1987 for branch line abandonment applications and the applications on hand as of December 31, 1987 are listed in detail in Appendix B-II and III to this report.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail Charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to establish VIA Rail-related costs in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. This directorate completed the verification of workloads of CN and CP Rail which were combined with the results of verifications of the Financial Analysis Directorate to compute the

total charges of \$368.4 million by the railways to VIA Rail for 1985. The results of the Commission's investigation were reported to the Minister on March 31, 1987 with respect to system total costs and costs by major function and on May 4, 1987 with respect to costs by individual passenger-train service. Because of the ongoing RTC costing review of CN and CP charges to VIA, the results of the Commission's investigation of 1985 charges were considered to be interim. In addition, the greater part of the determination of CN and CP Rail workloads, including switching activity, chargeable to VIA Rail with respect to 1986 operations was completed by the directorate during the latter half of the year.

In accordance with section 276 of the *Railway Act*, the directorate established minimum compensatory freight rates for the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894, by determining CN and CP Rail's 1988 variable costs. The order prescribing the 1988 minimum compensatory rate levels for the movement of rapeseed products was issued by the RTC on December 16, 1987.

Rate-Based Subsidies Directorate

This directorate assumed responsibilities discharged by the Subsidies Control Section of the Traffic & Tariffs Branch and continues to administer certain aspects of the Commission's mandate under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide for federal payments to carriers handling designated commodities in Atlantic Canada.

Maritime Freight Rates Act

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include the Island of Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires Canadian National Railway Company (CN) to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the

select territory and moving to Canadian stations west of the territory.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and, in return for this concession, the federal government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

Atlantic Region Freight Assistance Act

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in Atlantic Canada by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes payments to truckers transporting goods to Canadian points west of the select territory. Such payments are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Payments are administered in accordance with regulations established by Orders-in-Council which, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory

Under the Atlantic Region Freight Assistance Regulations, truckers certified as eligible recipients receive assistance of 30 percent on revenue earned on westbound movements in relation to that portion of the movement performed within the select territory.

Westbound movements are also subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities where, in circumstances, such carriers have made prescribed rate reductions in the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and provisional Assistance Regulations which authorize the payment of assistance to railways, railway express companies, truckers, and water carriers on the

movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such assistance where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the regulations.

This directorate also carries out external verification payments made under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and the *Maritime Freight Rates Act*.

Amounts certified for payment during the period under review as compared to calendar year 1986 are contained in Appendix E.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

Case Discontinued in 1985

Norfolk and Western Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-301

In January 1985, Norfolk and Western Railway Company applied, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA), for an order granting leave to appeal from a decision of the Railway Transport Committee dated December 13, 1984 by which it did not disallow a proposal by Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited to acquire, on an equal partnership basis from Consolidated Rail Corporation, the Canada Southern Railway Company, the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Company.

On August 13, 1985 the appellant Norfolk and Western Railway Co. discontinued this appeal.

(This case was mistakenly reported in last year's annual report as having not yet been disposed of, when in fact the case was discontinued on August 13, 1985.)

Cases Discontinued in 1987

CP Limited v. CTC and Columbia Containers Limited

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-342
A-1203-83

On August 5, 1983, leave to appeal was granted to Canadian Pacific Limited (CP Limited) respecting a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated April 14, 1983 which ordered an amendment to CP Limited's demurrage tariffs, and gave Columbia Containers Ltd. (Columbia) unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule 1 of the *Canada Grain Act*.

On May 4, 1987, the appellant, CP Limited, discontinued this appeal.

Transports Spéribel Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-332
A-98-83

On December 6, 1982, the Court granted Transports Spéribel Inc. leave to appeal a December 18, 1981 decision of the Motor Vehicle Transport Committee, that denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Québec Transport Commission permit to transport the goods for which the claims were made.

On July 4, 1987, the appellant, Transports Spéribel discontinued this appeal.

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-316

By notice of motion dated March 18, 1986, leave to appeal was sought from Railway Transport Committee Order No. R-39045 dated February 14, 1986 directing Canadian National Railway Company (CN) to apply certain costing criteria in determining freight rates on its container traffic to and from the Province of Newfoundland. The applicant submits that the CTC erred in law in concluding that section 276 of the *Railway Act* was not subject to the Terms of Union, 1949, between Newfoundland and Canada, and in ordering CN to file freight rates for container traffic to and from Newfoundland in compliance with the said section 276.

Subsequently, the applicant requested the CTC's Review Committee to reconsider this matter. By letter dated August 28, 1987, the Review Committee decided on this matter in the appellant's favour. The appellant therefore, on November 20, 1987, discontinued the appeal.

Ruth Adelia v. CTC

Federal Court - Trial Division
File: T-2493-85

In May 1985, the plaintiff, a disabled person, was refused travel by Air Canada on a flight from Regina to Ottawa. In the opinion of an Air Canada representative, the plaintiff was incapable of self-care and therefore, in accordance with the provisions of Air Canada's tariff, the plaintiff was required to travel with an attendant. As the plaintiff was travelling without an attendant, she was refused travel. In November 1985, the plaintiff filed an action in the Federal Court to seek its intervention to have those tariff provisions disallowed.

On May 9, 1986, an application was filed with the Air Transport Committee (ATC) requesting that the licence of Air Canada be suspended or cancelled, and a substitution made in the carrier's tariff recognizing the right of disabled persons to determine their own self-reliance for the purpose of air travel.

By Decision No. 10205 dated November 4, 1986, the ATC approved the application in part by holding that the carrier's tariff provision at issue was contrary to section 113 of the Air Carrier Regulations, and by requiring the carrier to substitute a new tariff rule which accepts a disabled person's determination as to self-reliance.

The appellant, therefore, discontinued the action before the Federal Court on January 7, 1987.

British Airways PLC v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-367

On August 10, 1987, British Airways PLC filed in the Federal Court a notice of motion for leave to appeal Air Transport Committee Decision dated July 9, 1987 which rejected British Airways' proposed tariff amendment.

On October 1, 1987, British Airways discontinued its appeal.

Cases Decided in 1987

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-322
A-515-86

On August 13, 1986, the appellant was granted leave to appeal a Review Committee decision dated March 7, 1986. This decision in turn found no grounds for reviewing Railway Transport Committee Order No. R-38526 dated October 1, 1985, which had the effect of applying lower tolls on movements of meat carcasses moved by rail from Lethbridge, Alberta to Eastern Canada.

The Federal Court of Appeal dismissed the appeal on July 16, 1987.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-363

The applicant sought leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-39915 dated October 23, 1986. This order implemented certain recommendations of the RTC investigation into the collision of a VIA passenger train and a CN freight train known as the "Trudel Collision".

By Order of the Federal Court of Appeal dated March 5, 1987, the application for leave to appeal was dismissed.

CP Limited v. VIA Rail Canada Inc. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-359
A-10-86

On November 29, 1985, CP Limited (the applicant) was granted leave to appeal a Railway Transport Committee (RTC) decision dated August 27, 1985, which had the effect of interpreting an agreement between CP Limited and VIA Rail Canada Inc. and set both the terms and conditions, including the terms of compensation, pursuant to which the applicant would render certain services to VIA Rail in the operation of passenger-train services. The agreement also provided for arbitration with respect to any differences which may arise under it. Notwithstanding these provisions, the RTC,

according to CP Limited, assumed jurisdiction reserved for arbitration in rendering its decision on August 27, 1985.

On October 30, 1987, the Federal Court of Appeal allowed the appeal.

CN v. CTC CP Limited v. CTC

Federal Court - Trial Division
Files: T-2153-86 (CN)
T-2154-86 (CP)

Applications were filed by the applicant railways for an Order of Prohibition to prohibit the CTC from considering the application of the City of Regina to relocate certain facilities owned and operated by the applicants on the grounds that there is no jurisdiction in the CTC to consider a phased relocation application, this application known as Regina Rail Relocation - Phase II.

The motion was initially heard on October 7, 1986 and in December, 1986, the Court requested further argument on the subject of the Trial Division jurisdiction. The motion came back before the Court on June 24, 1987 and by judgment dated July 14, 1987, the appeal was dismissed.

Canada Post Corporation v. Federal Express Co. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-379
A-551-84

This appeal arose from Decision No. 7700 of the Air Transport Committee (ATC) dated October 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s license by permitting it to expand its transborder commercial air services. Leave to appeal this decision was granted February 23, 1984.

The appeal was heard on June 15, 1987 and by judgment dated June 29, 1987, the Court directed the ATC to reconsider the application.

Cases Pending in 1987

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-336
A-237-87

CP Limited is appealing a Railway Transport Committee decision dated June 23, 1986, whereby the Commission declared a certain crossing of the applicant's railway line to be a farm crossing under section 213 of the *Railway Act*. The applicant alleges that the CTC erred in law in that:

- the conditions precedent to the exercise of the Commission's assumption of jurisdiction under section 213 of the *Railway Act* were completely absent; and, in the alternative,
- the Commission lost any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. By decision dated February 26, 1987, the Review Committee of the CTC confirmed the decision of the Railway Transport Committee dated June 23, 1986.

On March 11, 1987, CP Limited applied to the Federal Court to have its motion for leave to appeal brought on for consideration. The Court, on April 3, 1987, granted CP Limited leave to appeal.

The case has yet to be heard.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-323
A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP Limited is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montréal, Quebec. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- Freight Traffic Interswitching Regulations; and

- a decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985.

The case has yet to be heard.

CN v. CTC, CP Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal

**Files: 85-A-364
A-551-86**

In this case Canadian National Railway Company (CN), by leave to appeal granted September 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated September 17, 1985 and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montréal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act* (NTA) was to improve the financial viability of railway companies and, therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to Eastern Canada, and section 23 of the NTA, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

CN v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd. CP Limited v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada

**Files: 17498 (CN)
17499 (CP)**

By Order No. WDR-00534 on October 23, 1981, the Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alberta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated December 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual and could only be altered by statute. The Court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on February 7, 1983, such leave was granted. In 1984, the CTC was granted leave to intervene in these appeals. The appeal had not been heard by the end of 1987.

Municipal Corporation of the Town of Vanier v. CN, CTC and VIA Rail Canada Inc.

Federal Court of Appeal

**Files: 85-A-353
A-778-85**

Pursuant to Order Nos. R-38325, R-38335 and R-38336 of the Railway Transport Committee (RTC), which in substance allowed Canadian National Railway Company (CN) to proceed with construction of a second main track in the Town of Vanier, the town first asked the Review Committee of the CTC to stay execution of these orders long enough to allow the Federal Court of Appeal to rule on its applications for a stay and for leave to appeal.

The Review Committee dismissed the application for a stay and the Federal Court of Appeal did likewise, but the application for leave to appeal was granted and in October 1985, the Town of Vanier gave notice that it was filing an appeal, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from Order Nos. R-38325 of July 11, and R-38335 and R-38336 of July 12, 1985 of the RTC, as follows: "Are these Orders valid in light of the provisions of section 53 of the General Rules of the Canadian Transport Commission"?

The case is still pending.

CP Limited v. CTC and CN

Federal Court of Appeal

**Files: 84-A-358
A-263-85**

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated November 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that

General Order T-12 was applicable at Montréal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montréal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that The Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montréal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal

**Files: 85-A-369
A-237-86**

CP Limited was, on April 4, 1986, granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated October 16, 1985. The appellant contends that the CTC erred:

1. in failing to fully and properly consider the applicant's application for review dated June 28, 1985 as provided by section 63 of the *National Transportation Act* (NTA), and in holding that the matters raised by the said application did not fall within the grounds for review under section 63 of the NTA;
2. in finding that the Railway Transport Committee had not erred in ordering the applicant to chill drinking water to 42°F or less; and
3. in failing to review and set aside the order concerning drinking water, and in basing "its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it".

The case has not yet been heard.

Transport Morneau Inc. v. Motor Vehicle Transport Committee and the CTC

Federal Court of Appeal

Files: 86-A-317

A-292-86

Leave to appeal was granted the appellant on May 5, 1986, from a Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) decision dated February 27, 1986, which refused a claim for subsidies filed pursuant to the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations, for the transportation of goods.

The question of law involved is: did the MVTC err in law in requiring, as a condition for the granting of subsidies to the appellant, that further evidence be adduced respecting the ultimate destination of the appellant's goods?

The appeal is scheduled to be heard on February 2, 1988.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal

File: 86-A-332

On October 28, 1987, the applicant was granted leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for movements of rapeseed oil and meal. The applicant submits that the CTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates.

The case has not yet been heard.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal

Files: 82-A-55

A-1259-82

This case concerns the Railway Transport Committee (RTC) decision of May 7, 1982. The committee denied Canadian Pacific Limited (CP Limited) permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the federal government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect

the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Limited contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the Railway Costing Regulations. The railway's position is that the purpose of section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP Limited to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch lines which it is required to operate, and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the federal government provided the assets is irrelevant.

CP Limited obtained leave to appeal in November 1982. The case is still pending.

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal

Files: 84-A-311

A-806-84

Canadian National Railway Company, whose application for leave to appeal was supported by Canadian Pacific Limited, has argued that:

1. the Railway Transport Commission (RTC) erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA);
2. the RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA and in failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice; and
3. the RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA when many of the issues raised therein were, in fact *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court.

Leave to appeal was granted April 26, 1984 and the case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal

Files: 85-A-366

A-70-86

Canadian Pacific Limited (CP Limited) was granted leave to appeal Order No. R-38529 dated October 2, 1985 issued by the Railway Transport Committee (RTC) which related to the capitalization of the cost of rebuilding locomotives. CP Limited claims the order is *ultra vires* the RTC since it is in the same terms as Order No. R-34836 which was set aside by the Federal Court of Appeal on June 27, 1985 for being in the nature of a regulation, therefore, beyond the powers of the RTC, the authority to enact regulations being reserved to the CTC itself.

CP Limited adds that even if Order No. R-38529 were not invalid, section 328 of the *Railway Act*, the pretended source of authority for both RTC Order No. R-38529 and Commission Order No. 1985-CTC-7, does not expressly authorize the retroactive exercise of the power therein conferred.

The applicant also argues that Commission Order No. 1985-CTC-7 dated September 17, 1985, which purports to adopt and implement a Uniform Classification of Accounts, is invalid for being too ambiguous or vague or ineffectual because of non-compliance with the *Statutory Instruments Act*.

The appeal is scheduled to be heard on January 21, 1988.

F.J. Turner and Turn-Air Ltd. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division

File: T-859-86

The plaintiff filed his statement of claim on April 3, 1986, claiming damages alleged to have resulted from Air Transport Committee (ATC) Order No. 1984-A-130, dated April 4, 1984, in which the ATC cancelled the plaintiff's air licence. Because his licence was reinstated July 26, 1985, the plaintiff alleges damages suffered during the period when he was not operating.

The case has not come to trial.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal

Files: 87-A-306

A-498-87

Canadian Pacific Limited (CP Limited) and Canadian National Railway Company (CN) jointly own and operate a section of railway known as CP's Langdon Subdivision from Rosedale to East Coulee in the Province of Alberta. In October 1986, an Inspecting Engineer of the Canadian Transport Commission (CTC) was directed to conduct an inspection of this joint line and report. Section 224 of the *Railway Act* provides that an Inspecting Engineer, if in his opinion it is dangerous for trains to pass over any railway or portion thereof, may by notice in writing forthwith forbid the running of any train over such railway or portions of railway. Such notice was given on October 17, 1986.

On October 27, 1986, the RTC requested a submission from CN and CP on the issue of whether or not the right to claim subsidy under section 252 of the *Railway Act* continues to exist during any period in which the running of trains on a track is prohibited by the Order of an Inspecting Engineer in the form of a Notice given pursuant to section 224 of the *Railway Act*.

CP submitted that its eligibility to claim subsidy pursuant to section 256 of the *Railway Act* continued. CP maintained that subsection 256(2) of the *Railway Act*, which states that, "When an uneconomic line of railway, or any segment thereof, is being operated within a claim period, the company operating it may file a claim..." clearly provides that a claim may be made when an uneconomic line of railway is being operated. According to CP, although the Order of the Inspecting Engineer specifically prohibits the railway from "the running of trains", the operation of a line of railway encompasses more than simply running of the trains. CP also states as follows:

"Further support for this position is found in the determination by the Commission of actual loss pursuant to Section 256. The actual loss determined by the Commission relates to cost of many areas of operations of which the running of trains on the track is only one part. Some of these other items of costs include maintenance and depreciation, offline fuel and

wages, general administration, taxes and insurance."

When this matter came before the RTC for decision, it ruled that the right to file a claim, which is conferred by subsection 256(2) of the *Railway Act*, is limited to the period in which the line "is being operated within a claim period". In its decision, the RTC expressed the view that "the subsidy program is available where the company has a legal right as well as the legal obligation to operate the branch line". The RTC therefore concluded:

"However, where, as in this case, the railways have an obligation flowing from a Special Act to utilize an uneconomical asset, but has been deprived of the legal right to use that asset, by the action of a superior body such as an Inspecting Engineer, a right to claim for subsidy does not exist."

In its decision, the RTC also confirmed the order of the Inspecting Engineer which prohibited the running of the trains on the Langdon Subdivision between Rosedale and East Coulee.

It is from this Order No. WDR 1987-005 and Decision WDR 1987-01 both dated January 16, 1987, CP sought leave to appeal on the grounds that the RTC erred in law and jurisdiction in finding that the joint section ceased to operate within the current claim period on and from October 24, 1986.

Concurrently, CP applied to the CTC's Review Committee for a review of Order No. WDR 1987-005 and Decision WDR 1987-01. In May, 1987, CP Limited was granted leave to appeal.

On August 12, 1987, the CTC's Review Committee declared Decision WDR 1987-01 reviewable for error in law, therefore the practical effect of this appeal is nil. However, CP is seeking leave to appeal the Review Committee decision and rather than discontinuing this appeal, CP would prefer to leave the appeal in court and join it with an appeal from the Review Committee decision, should leave to appeal be granted.

Canadian Transit Company v. 429106 Ontario Limited

Federal Court of Appeal

**Files: 87-A-334
A-882-87**

By application dated June 19, 1985, the Appellant, Algoma Central Railway applied to the CTC's Railway Transport Committee (RTC) to acquire land owned by the Respondent, 429106 Ontario Limited, for the purpose of expanding the Bridge Plaza.

The application was heard by the RTC on May 13, 1986 and by decision dated November 5, 1986 the Railway Transport Committee denied the Appellant's application.

On December 2, 1986, Algoma Central Railway applied to the CTC's Review Committee for a review of the RTC decision dated November 5, 1986. By Review Committee decision dated April 1, 1987, the CTC's Review Committee denied the appellant's application for review.

On September 28, 1987, Algoma Central Railway filed in the Court a Notice of Appeal against CTC Review Committee decision dated April 1, 1987.

The case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal

File: 87-A-378

On September 14, 1987, CP Limited filed a Notice of Application for Leave to Appeal CTC Review Committee Decision 1987-01 dated August 12, 1987 concerning CP's Langdon Subdivision subsidy claim.

CP's application is based on the following issues of law and jurisdiction:

- the Respondent erred in finding that the Railway Transport Committee should have rejected the Applicant's application for abandonment of the Langdon Subdivision.
- the Respondent erred in failing to find that the Applicant could file a claim for subsidy and could file an application for abandonment pursuant to the *Railway Act*.

The motion has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal

Files: 87-A-342
A-834-87

On September 10, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the CTC Review Committee dated May 5, 1987 which dismissed an application by CN for a review of part of RTC Order No. R-39889 dated October 10, 1986.

The effect of this decision was to prevent CN from abandoning its freight operations on a branch line that also has a passenger service on it.

CN submits that the Review Committee erred in law in construing the provisions for abandoning operations on a branch line contrary to law, and in breach of established rules for statutory construction.

The appeal has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal

Files: 87-A-352
A-753-87

On August 28, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated March 4, 1987 which denied the inclusion by CN of the costs associated with the removal of the high level bridge over the Trent River in subsidy claims for the Campbellford Subdivision.

The case is still pending.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal

Files: 87-A-356
A-1025-87

On September 14, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated June 3, 1987 which concluded that the Denison Spur is a railway within the definition of "railway" as contained in section 2 of the *Railway Act*.

CN submits that the CTC erred on a question of law or jurisdiction in coming to the above

conclusion and therefore the CTC has jurisdiction over the Denison Spur.

This case is still pending.

Canadian National Railway Co. and Canadian Pacific Limited v. CTC

Federal Court of Appeal

Files: 87-A-373 (CN)
87-A-375 (CP)

By notices of motion dated September 8, 1987 (CN) and September 9, 1987 (CP), the applicants seek leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Decision No. WDR 1987-09 and Order No. WDR 1987-190 dated August 10, 1987 which conditionally approved an application for Railway Relocation.

CN has requested an oral hearing of the application and deferral of that hearing until the conditions in Order No. WDR 1987-190 have been complied with.

The motion has yet to be heard.

Atlantic Container Express Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal

File: 87-A-384

Atlantic Container Express Inc. (ACE), by notice of motion dated September 25, 1987, seeks leave to appeal Canadian Transport Commission Review Committee's Decision No. 198702 dated August 28, 1987 which rescinded RTC Order No. R-39045 dated February 14, 1986 and which directed Canadian National Railway Company (CN) to begin an immediate review of all its rates to, from and within Newfoundland to satisfy itself that each and every rate meets the criteria outlined in the Decision No. 1987-02 and where rates are found to be out of line with similar mainland Maritime rates adjusted for distance, to file new rates in compliance with Decision No. 1987-02 within 90 days from the date of that decision.

The Court motion for leave to appeal has yet to be decided.

Algoma Central Railway v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-371
A-1071-87

On October 23, 1987, the appellant, Algoma Central Railway, was granted leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) decision dated August 7, 1987 which ordered the disclosure to certain persons of confidential financial statements provided by the Applicant to the Canadian Transport Commission (CTC).

Algoma Central Railway bases its application on the following grounds:

- the CTC erred in deciding that there is no legal impediment to the release to the persons of the confidential financial information supplied to it by the Applicant;
- the CTC erred by treating the applications made by the Applicant as creating a lis or quasi-lis between adversarial parties; and
- the CTC erred in failing to maintain the confidentiality of the information supplied to it by the Applicant.

This case has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. CTC Canadian National Railway v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

CN and CP filed their Notices of Appeal in the Federal Court on September 28, 1987 and September 29, 1987, respectively. The appeal is from a judgment of the Trial Division dismissing the Railways' motion for prohibition. re: Regina Rail Relocation - Phase II.

Both CN and CP have advised the Court that they do not wish to proceed with the appeals at the present time. This is because the merits of the arguments they wish to raise are already before the Court in an application for leave to appeal from Decision WDR 1987-09 dated August 10, 1987 (the Phase I decision). This case is therefore being held in abeyance.

CSP Foods Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-359

CSP Foods Ltd., by notice of motion dated October 14, 1987, seeks leave to appeal an RTC decision dated September 16, 1987 which denied an application by CSP Foods Ltd. for an order removing from Tariff CFAE 4536-I, a restriction, whereby minimum compensatory rates contained in the said tariff, would not apply to movements of rapeseed oil and meal from Thunder Bay and Armstrong to eastern Canadian destinations, where, the ultimate destination was in the United States.

The applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The Court motion is being held in abeyance pending the Review Committee decision.

CP Limited v. CTC

Supreme Court of Canada

By application dated October 26, 1987, Canadian Pacific Limited seeks leave to appeal a judgment of the Federal Court of Appeal dated July 16, 1987 which dismissed CP's appeal of a Review Committee decision dated March 7, 1986 which had the effect of applying lower tolls on movements of meat carcasses moved by rail from Lethbridge, Alberta to Eastern Canada.

This case is scheduled to be heard on January 25, 1988.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-409

On December 29, 1986, CN applied to the Railway Transport Committee (RTC) of the CTC to abandon the operation of its Burford branch line from Brantford to Tillsonburg North including the Norwich Spur in the Province of Ontario.

The RTC held a hearing on the application and by Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-41264 dated November 25, 1987, ruled that the operation of the Burford branch line is uneconomic and likely to so continue and ordered CN, among other things, to provide rail service on that portion of the branch line from Brantford to

a point near Burford once a week, when traffic is offered, and more frequently if warranted by traffic volumes. CN appealed to the Federal Court of Appeal on the grounds that the RTC had erred in law and jurisdiction and on an RTC failure to observe the rules of natural justice.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The court motion is being held in abeyance pending the Review Committee decision.

United Transportation Union v. CN & CP & CTC

Federal Court of Appeal

File: A-1313-87

United Transportation Union, by Originating Notice under section 28 of the *Federal Court Act*, filed with the Federal Court on December 17, 1987 an application to review and set aside a decision and order of the RTC dated December 14, 1987 titled "A Decision Pertaining to Cabooseseless Train Operations on Canadian National and Canadian Pacific Railways".

The United Transportation Union bases its application on the following grounds:

- that the Tribunal failed to observe the principles of natural justice or otherwise acted beyond its jurisdiction;
- that the Tribunal erred in law in making its decision or order;
- that the Tribunal based its decision or order on erroneous findings of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it.

The case is still pending.

APPENDICES

A –	<i>Western Division</i>	65
B –	<i>Railway Transport Committee</i>	73
C –	<i>Air Transport Committee</i>	101
D –	<i>Water Transport Committee</i>	113
E –	<i>Motor Vehicle Transport Committee</i>	117
F –	<i>Review Committee</i>	119
G –	<i>Research Branch</i>	123

APPENDIX A

Western Division

I – Significant Decisions and Orders, 1987	66
II – Removal of Other Trackage Applications on Hand, December 31, 1987	70
III – Grain Dependent Branch Lines, 1987-88	70

I – Significant Decisions and Orders, 1987

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDR1987-01	WDR1987-005	January 16, 1987	<p>a) Confirmed order of Inspecting Engineer prohibiting train movements on the CP-CN Langdon Subdivision between Rosedale and East Coulee, Alberta.</p> <p>b) Declared CP and CN ineligible to file subsidy claims, while train operations are prohibited.</p>
WDR1987-02	WDR1987-007	January 16, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Lac du Bonnet Subdivision between Birds Hill and Beausejour, Manitoba, on February 16, 1987.
WDR1987-03	WDR1987-058	March 10, 1987	Ordered CN to reduce the frequency of the passenger train service between Edmonton and Waterways, Alberta to once weekly from twice weekly.
	WDR1987-085	March 28, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Crofton Spur on Vancouver Island, B.C.
WDA1987-76-10675		May 6, 1987	The Commission acted on its own motion respecting a Class 4 Charter commercial air service to vary a decision by removing restrictions which were not compatible with evolving domestic air carrier policies.
WDR1987-04		May 27, 1987	Adjudicated dispute between CN and two municipalities in Alberta with respect to the height of telecommunication wires and the apportionment of costs for raising the wires.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
	WDR1987-176	July 13, 1987	Ordered CN to continue the operation of the Preeceville Subdivision between Preeceville and Kelvington, Saskatchewan.
WDR1987-05	WDR1987-174	July 10, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Fife Lake Subdivision between Coronach and Big Beaver, Saskatchewan.
WDR1987-06	WDR1987-187	July 30, 1987	Denied an application for a farm undercrossing but ordered CP and CN to avoid blockage of farm crossings at grade.
WDR1987-07		July 30, 1987	Denied a request by CP for additional funding for delays in respect to the installation of automatic protection at a level grade crossing in Yorkton, Saskatchewan.
WDR1987-08	WDR1987-182	July 27, 1987	Dismissed a complaint respecting the assessment of diversion changes on <i>WGTA</i> grain movements.
WDR1987-09	WDR1987-190	August 10, 1987	Granted an application by the City of Regina for the relocation of CP and CN railway lines and the CN yard pursuant to Part I of the <i>Railway Relocation and Crossing Act</i> ; subject to certain conditions.
WDR1987-10		August 26, 1987	Adjourned sine die an application by the Central Western Railway Corporation for a stated case to the Federal Court of Appeal on issues of constitutional jurisdiction.
	WDR1987-224	August 27, 1987	Ordered CN to continue the operation of the Central Butte Subdivision between Moose Jaw junction and Mawer.
	WDR1987-231	August 31, 1987	Granted an application by the City of Thunder Bay, Ontario to extend Harbour Expressway over the line of the Canadian National Railway Company.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDA1987-162-11052		September 30, 1987	Granted an application for advanced flying training authority despite objections from Transport Canada, on the ground that operational considerations were not a relevant consideration in the exercise of discretion by the Commission under Section 16 of the <i>Aeronautics Act</i> .
WDR1987-11	WDR1987-318	November 23, 1987	Ordered CN to abandon the operation of the Acadia Valley Subdivision between Eyre junction, Saskatchewan and Acadia Valley, Alberta on December 31, 1988 contingent upon the creation of an alternative transportation service to meet the needs of area grain producers.
WDR1987-12	WDR1987-319	November 23, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Furness Subdivision between Epping, Saskatchewan and Paradise Valley, Alberta on April 30, 1988 contingent upon the creation of an alternative transportation service to meet the needs of area grain producers.
WDR1987-13	WDR1987-321	November 30, 1987	Ordered CP to abandon the operation of the Colony Subdivision between Rockglen and Killdeer, Saskatchewan thirty days after closure of the elevator on December 31, 1988, whichever is first.
WDRI987-14	WDR1987-329	December 8, 1987	Ordered CP to continue the operation of the Neudorf Subdivision between Rocanville and Esterhazy in the Province of Saskatchewan subject to a further reconsideration on or before December 31, 1988.
WDA1987-199-11198		December 16, 1987	Disallowed a transfer of Class 4 charter, Class 9-4 International Charter and Class 7 Specialty commercial air services upon the ground that the commercial air services had been abandoned and ceased to exist.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDR1981-16	WDR1987-341	December 29, 1987	Ordered CP to continue the operation of the Kisbey Subdivision between Griffin and Weyburn in the Province of Saskatchewan and recommended to the Minister of Transport that the <i>Western Grain Transportation Act</i> be amended to provide that no increase in the level of rates shown in railway tariffs filed pursuant to Part II of that Act be made solely on account of an alteration in distances resulting from the abandonment of a branch line of railway or segment thereof.
WDR1987-17	WDR1987-342	December 29, 1987	Ordered CP to continue the operation of the Altawan Subdivision between Notekeu, Saskatchewan and Manyberries, Alberta, and recommended to the Minister of Transport that the <i>Western Grain Transportation Act</i> be amended to provide that no increase in the level of rates shown in railway tariffs filed pursuant to Part II of that Act be made solely on account of an alteration in distances resulting from the abandonment of a branch line of railway or segment thereof.
WDR1987-15	WDR1987-348	December 31, 1987	Ordered CN to continue the operation of the Erwood Subdivision between Baden, Manitoba and Hudson Bay, Saskatchewan subject to a further reconsideration on or before December 31, 1988 and recommended to the Minister of Transport that the <i>Western Grain Transportation Act</i> be amended to provide that no increase in the level of rates shown in railway tariffs filed pursuant to Part II of that Act be made solely on account of an alteration in distances resulting from the abandonment of a branch line of railway or segment thereof.

II – Removal of Other Trackage Applications on Hand December 31, 1987

Subdivision	Mileage	Location	Designation
CP Rail Victoria	40.0	Duncan, B.C.	Industrial Trackage
CP Rail Wynyard	25.52	Yorkton, Saskatchewan	Public Spur
CN Fraser	145.4	Prince George, B.C.	Industrial Trackage
CN Watrous	188.35	Saskatoon, Saskatchewan	Lorne Avenue Lead Trackage

III – Grain Dependent Branch Lines, 1987-88

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

Subdivision	From	To	Miles
Acadia Valley	Eyre Jct. (M. 0.0)	Acadia Valley (M. 23.7)	23.7
Alliance	Alliance Jct. (M. 0.0)	Alliance (M. 59.2)	59.2
Amiens	Spiritwood (M. 49.1)	England (M. 75.0)	25.9
Arborfield	Crane (M. 0.0)	Arborfield (M. 19.4)	19.4
Athabasca	Morin Jct. (M. 20.2)	Athabasca (M. 93.1)	72.9
Avonlea	Parry (M. 29.8)	Moose Jaw (M. 83.8)	54.0
Barrhead	Carley Jct. (M. 0.0)	Barrhead (M. 26.1)	26.1
Battleford	Battleford (M. 0.0)	Battleford Jct. (M. 7.8)	7.8
Bengough	Bengough Jct. (M. 0.0)	Willowbunch (M. 71.5)	71.5
Big River	Big River Jct. (M. 0.0)	Big River (M. 56.5)	56.5
Blaine Lake	Prince Rupert Jct. (M. 0.0)	Denholm (M. 116.5)	116.5
Bodo	Unity (M. 0.0)	Cactus Lake (M. 40.3)	40.3
Bolney	Spruce Lake Jct. (M. 0.0)	Paradise Hill (M. 15.7)	15.7
Bonnyville	Abilene Jct. (M. 0.0)	Grand Centre (M. 61.1)	61.1
Brooksby	Naisberry Jct. (M. 0.0)	Carrot River (M. 51.1)	51.1
Carlton	Dalmeny (M. 0.0)	Laird (M. 28.2)	28.2
Carman	Carman Jct. (M. 0.0)	Graysville (M. 50.9)	50.9
Central Butte	Moose Jaw Jct. (M. 39.2)	Riverhurst (M. 110.5)	71.3
Chelan	Reserve (M. 0.0)	Crooked River (M. 60.1)	60.1
Colonsay*	Watrous (M. 0.0)	Dilke (M. 60.3)	60.3
Conquest	Conrose Jct. (M. 0.0)	Beechy (M. 94.3)	94.3
Corning	Peebles (M. 0.0)	Corning (M. 15.0)	15.0
Coronado	Kerensky (M. 35.0)	Elk Point (M. 139.6)	104.6
Cowan	North Jct. (M. 0.0)	Swan River (M. 98.5)	98.5
Cromer	Maryfield (M. 75.8)	Kipling (M. 128.6)	52.8
Cudworth	Meacham (M. 23.6)	St. Louis (M. 86.4)	62.8
Elrose	Conquest Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 104.8)	104.8

Subdivision	From	To	Miles
Erwood	Swan River (M. 0.0)	Birch River (M. 23.0)	23.0
Glenavon	Kipling (M. 0.0)	McCallum (M. 87.5)	87.5
Grande Prairie	Rycroft (M. 0.0)	Dawson Creek (M. 138.0)	138.0
Hartney	Belmont (M. 0.0)	Elgin (M. 42.4)	42.4
Herchmer	Gillam (M. 330.3)	Churchill (M. 509.9)	179.6
Lac La Biche	Banko Jct. (M. 0.0)	Bon Accord (M. 9.5)	9.5
Lewvan	Minard Jct. (M. 0.0)	Whitmore (M. 115.5)	115.5
Mantario	Mantario Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 43.8)	43.8
Matador*	Matador Jct. (M. 0.0)	Kyle (M. 29.7)	29.7
Miami	Morris (M. 0.0)	Belmont (M. 102.2)	102.2
Neepawa	Neepawa (M. 0.0)	Rosburn Jct. (M. 5.3)	5.3
Northgate	Elcott (M. 3.7)	Lampman (M. 39.4)	35.7
Oakpoint	Steep Rock Jct. (M. 129.7)	St. Martin (M. 152.5)	22.8
Paddockwood	Whitestar (M. 1.7)	Paddockwood (M. 23.9)	22.2
Peace River	Roma Jct. (M. 60.6)	Hines Creek (M. 113.4)	52.8
Porter	Oban Jct. (M. 0.0)	Cando (M. 18.0)	18.0
Preeceville	Thunderhill Jct. (M. 0.0)	Sturgis Jct. (M. 65.3)	65.3
Preeceville	Lilian (M. 67.4)	Kelvington (M. 113.6)	46.2
Rhein	Campbell (M. 0.0)	MacNutt (M. 45.2)	45.2
Robinhood	Speers Jct. (M. 0.0)	Glaslyn (M. 69.6)	69.6
Rosburn	Rosburn Jct. (M. 0.0)	Russell (M. 104.3)	104.3
Smoky	Winagami (M. 263.5)	Spirit River (M. 357.2)	93.7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (M. 0.0)	Humbolt Jct. (M. 54.1)	54.1
Ste Rose	Ochre River (M. 0.0)	Ste Rose du Lac (M. 11.7)	11.7
Tisdale	Hudson Bay (M. 0.0)	Prince Albert (M. 161.2)	161.2
Turtleford	North Battleford (M. 0.0)	St. Walburg (M. 77.7)	77.7
Weyburn	Talmage (M. 0.0)	Bengough Jct. (M. 39.7)	39.7
White Bear	Eston Jct. (M. 0.0)	Lacadena (M. 24.5)	24.5
Winnipegosis	Sifton Jct. (M. 0.0)	Fork River (M. 10.9)	10.9
Total			3 237.4

*Owned by CP Rail, operated by CN.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

Subdivision	From	To	Miles
Altawan	Shaunavon (M. 0.0)	Notukeu (M. 65.7)	65.7
Amulet	Ormiston (M. 30.9)	Crane Valley (M. 38.6)	7.7
Arborg	Rugby (M. 5.4)	Arborg (M. 75.1)	69.7
Arcola	Schwitzer (M. 0.0)	Arcola (M. 96.7)	96.7
Assiniboia	Amulet (M. 46.0)	Assiniboia (M. 111.1)	65.1
Bassano	Empress (M. 0.0)	Bassano (M. 118.4)	118.4
Bromhead	Estevan (M. 0.0)	Minton (M. 79.1)	86.1
	(including Tribune Spur M. 7.0)		
Bulyea	Neudorf (M. 0.0)	Bulyea (M. 86.4)	86.4
Burstall	Schuler Spur		6.8
Cardston	Stirling (M. 0.0)	Cardston (M. 46.8)	46.8
Colony	Rockglen (M. 0.0)	Killdeer (M. 24.6)	24.6
Coronation	Kerrobert (M. 1.5)	Coronation (M. 116.5)	115.0
Dodsland*	Dodsland Jct. (M. 0.0)	End of Track (M. 28.4)	28.4

Subdivision	From	To	Miles
Dunelm	Player (M. 0.0)	Simmie (M. 25.2)	25.2
Empress	Leader (M. 88.2)	Empress (M. 111.8)	23.6
Expanse	Curle (M. 0.0)	Assiniboia (M. 64.6)	64.6
Fife Lake	Assiniboia (M. 0.0)	Coronach (M. 62.1)	62.1
Furness	Epping (M. 0.0)	Paradise Valley (M. 19.5)	19.5
Glenboro	Murray Park (M. 6.0) (including Spur M. 15.0)	Souris (M. 145.0)	154.0
Gravelbourg*	Mossbank Jct. (M. 0.0)	Tyson (M. 57.3)	57.3
Gretna/ La Rivière	Fortress (M. 11.5) - Rosenfeld - Gretna (M. 14.1)		56.8
Hatton	Hatton (M. 0.0)	Golden Prairie (M. 17.8)	17.8
Irricana	Bassano (M. 0.0)	Standard (M. 36.5)	36.5
Kerrobert	Outlook (M. 0.0)	Kerrobert (M. 102.5)	102.5
Kisbey	Arcola (M. 0.0)	Griffin (M. 43.6)	43.6
Lac du Bonnet	Beausejour (M. 33.2)	Lac du Bonnet (M. 65.7)	32.5
Lacombe	Coronation (M. 0.0)	Nevis (M. 70.8)	70.8
Langdon	Cosway (M. 42.1)	Carbon (M. 58.3)	16.2
La Rivière	Rosenfeld (M. 54.2)	La Rivière (M. 111.0)	56.8
Lloydminster	Wilkie (M. 0.0)	Lloydminster (M. 104.6)	104.6
Lomond	Eltham (M. 0.0)	Hays (M. 112.3)	112.3
Lyleton	Deloraine (M. 0.0)	Waskada (M. 17.6)	17.6
Macklin	Kerrobert (M. 0.0)	Macklin (M. 46.4)	46.4
Macleod	Aldersyde (M. 31.5)	Ft. Macleod (M. 105.3)	73.8
Melfort	Lanigan (M. 0.0)	Lac Vert (M. 56.2)	56.2
Napinka	La Rivière (M. 0.0)	Napinka (M. 108.5)	108.5
Neudorf	Sylspur (M. 50.7)	Neudorf (M. 126.2)	75.5
Notukeu	Notukeu (M. 0.0)	Val Marie (M. 96.9)	96.9
Outlook	Moose Jaw (M. 2.3)	Outlook (M. 120.3)	118.0
Pennant	Wickett (M. 0.0)	Hazlet (M. 19.4)	19.4
Reford	Kerrobert (M. 0.0)	Wilkie (M. 42.8)	42.8
Russell	Binscarth (M. 0.0)	Inglis (M. 23.9)	23.9
Shamrock	Archive (M. 0.0)	Hak (M. 103.4)	103.4
Shaunavon	Assiniboia (M. 0.0)	Shaunavon (M. 118.2)	118.2
Stirling	Manyberries (M. 0.0)	Stirling (M. 84.5)	84.5
Tisdale	Goudie (M. 0.0)	Nipawin (M. 131.7)	131.7
Turin	Lethbridge (M. 0.0)	Turin (M. 27.0)	27.0
Tyvan	Stoughton (M. 0.0)	Crecy (M. 87.2)	87.2
Vanguard	Swift Current (M. 2.0)	Meyronne (M. 76.3)	74.3
White Fox	Nipawin (M. 0.0)	Sharpe (M. 73.4)	73.4
Willingdon	Lloydminster (M. 0.0)	Bruderheim (M. 144.1)	144.1
Winnipeg Beach	Gimli (M. 58.0)	Riverton (M. 82.6)	24.6
Wood Mountain	Ogle (M. 0.0)	Mankota (M. 64.9)	64.9
Total			3 487.4

*Owned by CN, operated by CP Rail.

APPENDIX B

Railway Transport Committee

I – Decisions Issued, 1987	74
II – Orders and Decisions, 1987 Non-Prairie Branch Line Abandonment	78
III – Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1987	82
IV – Orders and Decisions Issued and in Effect, 1987 Subsection 260(8) (Passenger-Train Services)	88
V – Rail Accidents Preliminary Statistics , 1987	91
VI – Payments, 1987 <i>Western Grain Transportation Act</i>	92
VII – Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways, 1986	93
VIII – Summary of Claims and Payments, 1986 Canadian National Railway Company	93
IX – Summary of Claims and Payments, 1986 Canadian Pacific Limited	94
X – Summary of Claims and Payments, 1986 Algoma Central Railway	94
XI – Summary of Claims and Payments, 1986 Quebec North Shore and Labrador Railway Company	94
XII – Claims and Payments, 1986 Section 256 (Unprotected Branch Lines)	95
XIII – Claims and Payments, 1986 Section 258 (Protected Branch Lines)	98
XIV – Claims and Payments, 1986 Section 261 (Passenger-Train Services)	99

I – Decisions Issued, 1987

Date Rendered	Subject	Disposition
Feb. 11	Application by CN for authority to abandon the operation of the portion of its Campbellford Subdivision from Corbyville to a point near Peterborough, in the Province of Ontario. Decision and Order No. R-40281.	Granted with condition.
Feb. 25	In the matter of payments pursuant to the <i>Western Grain Transportation Act</i> in respect of movements to Fort Frances, Ontario.	
March 31	In the matter of the designation of Grain Dependent Branch Lines for the crop year 1987/88.	
April 1	Application by CP for Review of Order Nos. R-37047 to R-37057 inclusive and for the apportionment of costs for automatic protection at crossings on its Brockville Subdivision.	Reviewed and denied.
April 10	In the matter of appeals against lower rates for grain transportation proposed by the Canadian National Railway Company, Cargill Limited, Pioneer Grain Company Limited, United Grain Growers Ltd., Northern Sales Co. Ltd., Alberta Terminals Ltd. and Stow Seed Processors Ltd. Decision and Order No. R-40536.	Appeals dismissed subject to certain conditions.
April 30	Application by CP for authority to abandon the operation of the St. Mary's Subdivision between Ingersoll North and Zorra, Ontario. Decision and Order No. R-40605.	Granted.
June 3	Application of B.C. Forest Products Ltd. et al in the matter of freight rate parity on movements of woodpulp from origins in Western Canada to destinations in the U.S.A. Decision and Order No. R-40692.	Application denied and woodpulp orders rescinded.

Date Rendered	Subject	Disposition
June 17	In the matter of a reconsideration of the application by CN for authority to abandon the operation of the Albert Subdivision from Salisbury to Hillsboro, in the Province of New Brunswick. Decision and Order No. R-40741.	Granted.
July 7	Application by Voyageur Inc., pursuant to Section 281 of the <i>Railway Act</i> and Sections 23, 59 and 71 of the <i>National Transportation Act</i> , for leave to appeal VIA's Special Local and Joint Passenger Tariff 1: CTC I, filed with the Committee effective December 1, 1986.	Denied (possible future hearing on public interest).
Sept. 10	Application by CN for authority to abandon the operation of the Bartibog Subdivision, from Bartibog to Heath Steele, a total distance of 23.13 miles, in the Province of New Brunswick. Decision and Order No. R-41081.	Granted.
Sept. 16	In the matter of Saskatchewan Wheat Pool, Agra Industries Limited, Co-op Vegetable Oils Limited and Western Canadian Seed Processors Limited, pursuant to S. 23 of the <i>NTA</i> and the interim Decision of the Committee dated June 27, 1973; and, Order-in-Council P.C. 1976-894, dated April 13, 1976; and an application by CSP Foods Limited, dated July 13 and 24, 1987, pursuant to S. 45(1) of the <i>NTA</i> , requesting that the Committee order removal from Tariff CFAE 4536-I of the restriction on movements destined to the United States.	Denied.
Nov. 20	Application by CN for authority to abandon the operation of the Tavistock Spur, off mileage 87.82 of the Guelph Subdivision, from Stratford to Tavistock, in the Province of Ontario, a total distance of 7.61 miles. Decision and Order No. R-41257.	Granted.
Nov. 25	Application by CP for authority to abandon the operation of the Bobcaygeon Subdivision from Dranoel to Lindsay, a total distance of 20.0 miles, in the Province of Ontario. Decision and Order No. R-41262.	Granted with condition.
Nov. 25	Application by CP for authority to abandon the operation of the Port Burwell Subdivision from Tillsonburg to Port Burwell, in the Province of Ontario, a total distance of 15.0 miles. Report and Order No. R-41263.	Granted with condition.

Date Rendered	Subject	Disposition
Nov. 25	Application by CN for authority to abandon the operation of the Burford Subdivision from Brantford to Tillsonburg North, including the Norwich Spur, a total distance of 30.54 miles, in the Province of Ontario. Report and Order No. R-41264.	Granted in part.
Nov. 27	Application by CN for authority to abandon the operation of the portion of the Lac St. Jean Subdivision from Ha Ha Bay Junction to Chicoutimi, a total distance of 5.31 miles, in the Province of Quebec. Decision and Order No. R-41290.	Granted with conditions.
Dec. 3	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Fergus Subdivision from Guelph to Fergus, a total distance of 14.57 miles, in the Province of Ontario. Decision and Order No. R-41313.	Granted with recommendation.
Dec. 9	In the matter of a consideration of the application by CN for authority to abandon the operation of the Thorburn Spur off mileage 42.33 of the Hopewell Subdivision from New Glasgow to Thorburn, a total distance of 5.95 miles, in the Province of Nova Scotia. Decision and Order No. R-41329.	Granted.
Dec. 14	A decision pertaining to caboosless train operations on Canadian National and Canadian Pacific Railways. Decision and Order Nos. R-41300 and R-41338.	Granted with conditions.
Dec. 30	Application of Voyageur Inc., pursuant to Section 81 of the <i>Railway Act</i> and Sections 23, 59 and 71 of the <i>National Transportation Act</i> , for leave to appeal VIA's Special Local and Joint Passenger Tariff 1: CTC 1, filed with the Committee effective December 1, 1986; and the application of Voyageur Inc., pursuant to Sections 45, 281 and 283 of the <i>Railway Act</i> and Sections 57, 58 and 59 of the <i>National Transportation Act</i> , for leave to appeal VIA's Special Local Passenger Tariff CTC-X-128, effective September 8, 1987.	
Dec. 31	Application by CN for authority to discontinue the passenger-train service between Bishop's Falls and Corner Brook, in the Province of Newfoundland. Report and Order No. R-41426.	Denied.

Date Rendered	Subject	Disposition
Dec. 31	Applications by CN for authority to abandon the operations of branch lines, a total distance of 34.57 miles, on Vancouver Island. Report and Order No. R-41429	Granted in part.
Dec. 31	In the matter of Section 262 of the <i>Railway Act</i> ; in the matter of the <i>National Transportation Act</i> ; and, in the matter of the provision of rail service by CP on its Trois-Rivières Subdivision in the aftermath of the railway bridge washout which occurred at Mile 106.8 Trois-Rivières Subdivision, on April 1, 1987, near Ste. Anne de la Pérade, in the Province of Quebec. Report and Order No. R-41439.	CP to reconstruct bridge.

II – Orders and Decisions, 1987 Non-Prairie Branch Line Abandonment

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Newfoundland CN Carbonear	Brigus Junction-Carbonear 0.00 - 38.50	38.50	R-41400 12/29/87	Ordered abandoned February 2, 1988.
CN Clarendville (Lewisporte Spur)	Notre Dame Junction- Lewisporte 0.00 - 9.40	9.40	R-41398 12/29/87	Ordered abandoned February 2, 1988.
Nova Scotia CN Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn 0.00 - 5.95	5.95	R-41329 12/09/87	Ordered abandoned January 13, 1988.
New Brunswick CN Albert	Salisbury-Synton 0.00 - 2.85	2.85	R-40741 06/17/87	Ordered abandoned July 17, 1987.
CN Bartibog	Bartibog-Heath Steele 0.00 - 23.13	23.13	R-41081 09/10/87	Ordered abandoned October 15, 1987.
CN Centreville	Valley-Woodstock 0.00 - 2.63	2.63	R-41339 12/09/87	Ordered abandoned January 8, 1988.
CP Shore Line	Bay Shore-Allan Cot 0.0 - 10.0 (Incl. Lancaster Spur)	10.8	R-41380 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.
Quebec CN Chandler	Ste. Adelaide-Gaspé 48.10 - 104.23	56.13	R-40439 03/24/87	Ordered continued.
CN Granby	Waterloo-Granby 0.09 - 9.00	8.91	R-41430 12/31/87	Ordered abandoned January 30, 1988.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Lac St. Jean	Ha Ha Bay Junction- Chicoutimi 205.65 - 210.96	5.31	R-41290 11/27/87	Ordered abandoned contingent upon VIA & CN reaching agreement re: provision of facilities for terminating passenger-train at Jonquière and issuance of order discontinuing passenger-train service between Jonquière and Chicoutimi
CN Monk	Ste. Claire-St. Isidore 196.30 - 209.00	12.70	R-41381 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.
CP Tring (QCR)	Tring Junction-Courcelles 1.0 - 32.5	31.5	R-41409 12/29/87	Ordered abandoned February 2, 1988.
CP Tring (QCR)	Courcelles-Megantic 32.5 - 57.7	25.2	R-28432 02/28/79	Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case in CP's favour. By Review Committee Decision 1987-03 CP permitted to abandon between Courcelles and Megantic as per R-28432 issued February 28, 1979 to be effective April 4, 1979.
CN Valleyfield	Cantic-Barrington 1.69 - 12.00	10.31	R-41401 12/29/87	Ordered abandoned February 2, 1988.
CN Valleyfield	Ayrness-Cecile 27.20 - 36.20	9.00	R-41386 12/23/87	Ordered abandoned January 22, 1988.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
Ontario CP Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay 0.00 - 17.95	17.95	R-41262 11/25/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
	Lindsay 17.95 - 19.35	1.40	R-41262 11/25/87	To be transferred to CN.
	Lindsay 19.35 - 20.00	0.65	R-41262 11/25/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
CN Burford	Brantford-Burford 3.35 - 11.00	7.65	R-41264 11/25/87	Ordered continued.
	Burford-Tillsonburg North 11.00 - 32.59 (Incl. Norwich Spur)	22.89	R-41264 11/25/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
CN Campbellford	Corbyville-Peterborough 3.20 - 60.40	57.20	R-40281 02/11/87	Ordered abandoned April 12, 1987.
CP Elora	Cataract-Elora 0 00 - 29.5	29.5	R-41379 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.
CN Exeter	Ilderton-Centralia 7.39 - 21.58	14.19	R-41396 12/24/87	Ordered abandoned January 28, 1988.
CN Fergus	Guelph-Fergus 32.43 - 47.00	14.57	R-41313 12/03/87	Ordered abandoned March 2, 1988.
CN Guelph (Tavistock Spur)	Stratford-Tavistock 0.25 - 7.86	7.61	R-41257 11/20/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
TH & B Hamilton & Dundas	Dundas 0.00 - 2.66	2.66	R-41377 12/21/87	Ordered abandoned January 20, 1988.
CP Havelock	Tweed-Blairton 61.9 - 90.8	28.9	R-41382 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
CN Kincardine, Newton and Owen Sound	Listowel 0.00 - 1.41	1.41	R-40466 03/26/87	Ordered continued.
	Stratford-Palmerston 1.17 - 36.62	35.45		
	Palmerston-Owen Sound 0.00 - 71.43	71.43		
CP Port Burwell	Tillsonburg-Port Burwell 18.5 - 33.5	15.0	R-41263 11/25/87	Ordered abandoned December 25, 1987.
CP St.Mary's	Ingersoll North-Zorra 0.00 - 4.3	4.3	R-40605 04/30/87	Ordered abandoned May 30, 1987.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00 - 181.42	82.42	R-40819 06/29/87	Ordered continued.
CP Teeswater	Fraxa-Teeswater 0.0 - 67.9 (Incl. Mount Forest & Wingham Spurs)	72.7	R-41378 12/21/87	Ordered abandoned January 25, 1988.
British Columbia				
CN Cowichan	Victoria 0.00 - 1.90	1.90	R-41409 12/31/87	Ordered continued.
CN Cowichan (Saanich Spur)	Victoria 0.00 - 1.37	1.37	R-41409 12/31/87	Ordered continued.
CN Cowichan/ Tidewater	Deerholme-Youbou 57.90 - 81.90	24.00	R-41409 12/31/87	Ordered abandoned April 1, 1988.
	Deerholme-Cowichan Bay 0.00 - 6.12	6.12	R-41409 12/31/87	Ordered abandoned April 1, 1988.
CN Tidewater	Cowichan Bay 6.12 - 7.30	1.18	R-41409 12/31/87	Ordered abandoned April 1, 1988.
CP Victoria (Crofton Spur)	Osborn Bay-Crofton 0.00 - 2.1	2.1	WDR1987-085 03/28/87	Ordered abandoned April 27, 1987.

III – Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1987

Subdivision	Between	Miles	Status
Newfoundland CN Carbonear	Brigus Junction-Carbonear	0.00-38.50	Ordered abandoned February 2, 1988.
CN Clarenville (Lewisporte Spur)	Notre Dame Junction- Lewisporte	0.00-9.40	Ordered abandoned February 2, 1988.
CN Stephenville	White's Road-Stephenville	0.00-7.00	Application received November 13, 1987.
Nova Scotia CN Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn	0.00-5.95	Ordered abandoned January 13, 1988.
Prince Edward Island CN Kensington	Linkletter-Tignish	19.45-84.61	Ordered continued November 14, 1985 and to be reconsidered before November 14, 1988.
CN Montague	Mount Stewart Jct.- Montague	0.00-25.61	Ordered continued November 23, 1984.
CN Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (Incl. part of Mt. Herbert Spur)	0.00-17.77	Ordered continued February 23, 1984.
CN Souris	Royalty Jct.-Souris	0.00-55.02	Ordered continued August 5, 1985.
CN Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Baltic	0.00-5.00	Ordered continued May 10, 1984.
New Brunswick CN Caraquet	Gloucester Jct.-Tracadie (Incl. Shippegan Spur)	0.00-72.04	Ordered continued April 1, 1986 and to be reconsidered in 1988.
CN Centreville	Valley-Woodstock	0.00-2.63	Ordered abandoned January 8, 1988.
CN St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Junction	0.00-105.76	Ordered continued June 28, 1985 and to be reconsidered in 1988.

Subdivision	Between	Miles	Status
CP Shore Line	Bay Shore-Allan Cot (Incl. Lancaster Spur)	0.00-10.0	Ordered abandoned January 25, 1988.
Quebec			
CN Chandler	Ste.Adelaide-Gaspé	48.10-104.23	Ordered continued March 24, 1987.
CN Chapais	Franquet-Chapais	72.06-169.40	Notice issued July 10, 1987 advertising application.
CN Danville	Chaudière-Richmond (Incl. Industrial, Victo Container & Victoriaville Spurs)	0.00-87.22	Application received October 19, 1987.
CN Granby	Waterloo-Granby	0.09-9.00	Ordered abandoned January 30, 1988.
CN Granby	Granby-Chambly (Incl. West Shefford Spur)	9.00-44.00	Application received August 5, 1987.
CN Lac St.Jean	Ha Ha Bay Junction- Chicoutimi	205.65-210.96	Ordered abandoned contingent upon VIA & CN reaching agreement re: provision of facilities for terminating passenger train at Jonquière and issuance of order discontinuing passenger train service between Jonquière and Chicoutimi.
CN Monk	Ste.Claire-St.Isidore	196.30-209.00	Ordered abandoned January 25, 1988.
CN Montfort (Grenville Spur)	Grenmont-St.André Est	0.00-17.70	Application received September 9, 1987.
CP Ste.Agathe	St. Jerome-Ste.Agathe	13.60-44.40	Ordered continued December 18, 1984.
CP Ste. Agathe	Ste.Agathe-Mont Laurier	44.40-138.20	Ordered continued December 18, 1984.
CN St.Raymond	Hedley-Jackson's	2.62-36.50	Application received December 18, 1987.
CN St. Raymond	Jackson's-Rivière à Pierre	36.50-55.57	Ordered continued July 25, 1986 and to be reconsidered in 1989.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN Sorel	Sorel-St. Gregoire (Incl. Des Ormeaux & Becancour Spurs)	45.50-84.20	Application received November 6, 1987.
CN Temiscouta	Cabano-Edmundston East	44.00-77.00	Ordered continued October 21, 1986.
CP Tring (QCR)	Tring Junction-Courcelles	1.0-32.5	Ordered abandoned February 2, 1988
CN Valleyfield	Cantic-Barrington	1.69-12.00	Ordered abandoned February 2, 1988
CN Valleyfield	Ayrness-Cecile	27.20-36.20	Ordered abandoned January 22, 1988
Ontario			
CN Bruce Lake	Carroll Jct.-Bruce Lake	0.00-66.16	Application received December 21, 1987.
CN Burford	Brantford-Burford	3.35-11.00	Ordered continued November 25, 1987.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place	9.00-28.10	Ordered continued June 3, 1985
CP Elora	Cataract-Elora	0.00-29.5	Ordered abandoned January 25, 1988
CN Exeter	Ilderton-Centralia	7.39-21.58	Ordered abandoned January 28, 1988.
CN Fergus	Guelph-Fergus	32.43-47.00	Ordered abandoned March 2, 1988.
CN Forest	Lucan-Parkhill	15.50-30.50	Ordered continued February 25, 1986.
CP Goderich	Guelph-Goderich	34.9-112.1	Application received March 27, 1987.
TH & B Hamilton & Dundas	Dundas	0.00-2.66	Ordered abandoned January 20, 1988.
CP Havelock	Tweed-Blairton	61.9-90.8	Ordered abandoned January 25, 1988.
CN Kincardine	Listowel-Wingham	1.41-30.34	Ordered continued April 24, 1984.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN Kincardine, Newton and Owen Sound	Listowel Stratford-Palmerston Palmerston-Owen Sound	0.00-1.41 1.17-36.62 0.00-71.43	Ordered continued March 26, 1987.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew Junction	0.00-43.79	Notice issued July 7, 1987 advertising application.
CP St. Mary's	St. Mary's	23.55-25.00	Application received December 15, 1987.
CN Smith Falls	Richmond-Smiths Falls	13.00-34.05	Ordered continued October 10, 1986.
CN Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	0.00-59.56	Notice issued April 13, 1987 advertising application.
CSXT Subdivision	Oldcastle-Leamington Leamington-Blenheim Blenheim-Black's Siding Rodney-West Lorne	8.0-37.0 39.0-73.5 75.3-95.5 98.1-102.8	Application received December 3, 1987.
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane	99.00-181.42	Ordered continued June 29, 1987.
CP Teeswater	Fraxa-Teeswater (Inc. Mount Forest & Wingham Spurs)	0.0-67.9	Ordered abandoned January 25, 1988.
Manitoba			
CN Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake	0.00-71.05	Application received December 21, 1987.
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	0.50-72.00	Ordered abandoned March 16, 1988.
CN Neepawa	Neepawa-Rosburn Jct.	33.60-37.79	Ordered abandoned May 8, 1991.
CN Rosburn	Rosburn Junction-Bethany	0.00-11.90	Ordered abandoned May 8, 1991.
Saskatchewan			
CN Acadia Valley	Eyre Junction-Acadia Valley	0.00-23.67	Ordered abandoned December 31, 1988.
CN Avonlea	Parry-Avonlea	29.81-51.45	Ordered abandoned November 28, 1988.
CN Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	39.37-85.00	Ordered continued August 27, 1987.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN Chelan	Reserve-Weekes	0.00-12.87	Ordered continued September 6, 1983.
CP Colony	Rockglen-Killdeer	0.00-24.60	Ordered abandoned on the earlier of 30 days after closure of Saskatchewan Wheat Pool elevator at Killdeer or December 31, 1988.
CN Corning	Peebles-Corning	0.00-15.00	Ordered continued September 22, 1986.
CN Cudworth	St. Louis	84.60-86.36	Application received December 23, 1987.
CN Erwood	Baden-Hudson Bay	50.85-100.00	Ordered continued December 31, 1987 and-be reconsidered on or before December 31, 1988.
CP Kisbey	Griffin-Weyburn	43.6-60.9	Ordered continued December 29, 1987.
CP Neudorf	Rocanville-Esterhazy	53.5-82.0	Ordered continued December 8, 1987 and-be reconsidered on or before December 31, 1988.
CN Porter	Oban Junction-Cando	0.00-18.00	Ordered continued December 3, 1986.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington	72.73-113.58	Ordered continued July 13, 1987.
Alberta			
CP Altawan	Notukeu-Manyberries	65.7-122.1	Ordered continued December 29, 1987. To be reconsidered on or before December 31, 1988.
CP Furness	Epping-Paradise Valley	0.00-19.50	Ordered abandoned April 30, 1988.
CN-CP Langdon/ Rosedale-Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee	85.50-94.30	Abandonment Order rescinded following Federal Court judgement. CN/CP appealed-Supreme Court.
British Columbia			
CP Boundary	Robson West-Midway Incl. Carson & Carmi Spurs	30.7-126.6	Notice issued November 18, 1987 advertising application.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN Cowichan	Victoria	0.00-1.90	Ordered continued December 31, 1987.
CN Cowichan (Saanich Spur)	Victoria	0.00-1.37	Ordered continued December 31, 1987.
CN Cowichan/ Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	57.90-81.90 0.00-6.12	Ordered abandoned April 1, 1988.
CN Tidewater	Cowichan Bay	6.12-7.30	Ordered abandoned April 1, 1988.
CP Kaslo	Rosebery-Nakusp	3.80-31.20	Ordered continued July 5, 1984.

IV – Orders and Decisions Issued and in Effect, 1987 Subsection 260(8) (Passenger-Train Services)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY				
Montréal – Gaspé – Moncton	70/12/29	86/08/06	R-39638	Continued service.
Moncton – Campbellton	70/12/29	June/79	Final Plan	Moncton – Campbellton daily service.
Québec – Mont-Joli	70/12/29	85/04/29	R-38000	Québec – Mont-Joli service reintroduced one year experimental basis.
Sydney – Truro – Halifax	70/12/29	84/05/22	R-36693	Restructured services.
Toronto – Kingston	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Montréal – Chicoutimi	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Senneterre – Val-d'Or	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Ottawa – Brockville – Toronto	71/05/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Toronto – Stratford	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71/05/03	85/04/29	R-36619 R-38000	Implemented passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and extended same to Vancouver June 1, 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	86/11/17	87/12/31	R-41426	Continued service to be reviewed 3 years.
Hearst – Nakina	71/05/03	86/04/10	Review Committee Order No. 1986-01	Discontinued service.
Wabowden – Gillam – Churchill	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
The Pas – Lynn Lake	71/05/03	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Toronto – London – Sarnia	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Montréal – Québec	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Montréal – Brockville – Toronto	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Toronto – Windsor	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69/10/27	87/08/28	R-41065	Continued service.
Toronto – Niagara Falls	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69/10/27	87/03/12	R-40414	Continued service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69/10/27	86/10/10	R-39871	Reduced frequency between Halifax-Truro-Moncton and restructured service
Montréal – Ottawa	71/08/03	87/11/12	R-41255	Continued service.
Winnipeg – Farlane	74/02/13	81/02/09	WDR-00134	Continued service.
Edmonton – Waterways	83/10/05	86/09/03 87/03/10	WDR-00231 WDR-058	Continued service. Reduce frequency to be reviewed 1 year.
CANADIAN PACIFIC LIMITED				
Montréal – Saint John – Halifax	–	86/08/06	R-39638	Continued service.
Halifax – Yarmouth	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Montréal – Québec	69/10/31	87/11/12	R-41255	Continued service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Sudbury – White River	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Victoria – Courtenay	74/09/11	83/12/20	R-36006	Continued service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76/10/01	87/12/13	R-41340	Continued service.
QUEBEC, NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82/03/15	85/09/25	R-38519	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85/04/29	R-38000	Declared a passenger-train service, no application to discontinue service.

V – Rail Accidents

Preliminary Statistics, 1987

	Accidents	Killed	Injured
Train Derailments*			
Main Track	125	0	14
Yards and Sidings	128	0	4
Total Derailments	253	0	18
Train Collisions*			
Main Track	12	0	32
Yards and Sidings	70	0	15
Total Collisions	82	0	47
Accidents Involving Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment			
Derailments	3	0	4
Collisions	17	1	18
Crossing Accidents*			
Public Protected	218	25	135
Public Unprotected	199	15	103
Private	29	8	30
Farm	7	1	10
Total Crossing Accidents Reportable	453	49	278
(Of the above crossing accidents 10 resulted in a derailment.)			
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments on Main Track	36	–	–
Derailments in Yards and Siding	126	–	–
Collisions on Main Track	1	–	–
Collisions in Yards and Sidings	63	–	–
Crossing Accidents	13	–	–
Miscellaneous Incidents**	439	–	–

1986/87 Change in Rail Traffic metric Tons) = + 5.5%

- * Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.
- ** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than train accidents. Of the 439 miscellaneous dangerous goods incidents, there were 6 injuries resulting from exposure to the goods. Accidents with dangerous goods involvement did not result in injuries from exposure to the goods.

Note : The above data are preliminary and subject to minor revisions.

VI – Payments, 1987

Western Grain Transportation Act

In Respect of	Canadian National Railway Company (\$)	Canadian Pacific Limited (\$)	BC Rail Ltd. (\$)	Total (\$)
December 1986	44 656 089.89 ⁽¹⁾	42 646 422.81 ⁽¹⁾	408 821.90	87 711 334.60
January 1987	35 081 562.46	27 014 012.95	442 773.75	62 538 349.16
February	31 266 778.53	28 378 079.41	270 025.59	59 914 883.53
March	38 816 802.47	33 273 932.83	222 131.00	72 312 866.30
April	40 106 886.23	46 328 292.81	207 755.30	86 642 934.34
May	46 796 970.82	54 291 942.76	223 298.26	101 312 211.84
June	42 021 009.74	57 007 297.87	477 033.99	99 505 341.60
July ⁽²⁾	43 206 548.93	43 647 143.58	135 661.73	86 989 354.24
August	24 841 293.61	20 675 711.88	63 900.13	45 580 905.62
September	38 160 862.92	37 665 533.25	385 092.83	76 211 489.00
October	38 728 301.39	39 667 860.65	403 932.10	78 800 094.14
November	39 640 392.07	44 590 653.09	310 344.49	84 541 389.65
Total	463 323 499.06	475 186 883.89	3 550 771.07	942 061 154.02

(1) Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1987 in accordance with Railway Companies' Payments Regulations.

(2) Includes final installment payments in respect of the 1986/87 crop year ending July 31, 1987.

VII – Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways, 1986

	Amount of Actual Loss Claimed (\$)	Payments to Dec. 31, 1987 (\$)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	13 140 624	11 025 209
Section 258 (Protected Branch Lines)	4 551 618	3 768 607
Section 261 (Passenger-Train Services)	7 594 683 ⁽¹⁾	5 808 362
Section 272 (Eastern Rates)	35 887 910	35 887 910
Total	61 174 835	56 490 088 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.

⁽²⁾ Includes 1986 Advance Payments of \$42 308 918 plus payments during 1987 of \$14 181 170.

VIII – Summary of Claims and Payments, 1986 Canadian National Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed (\$)	Payments to Dec. 31, 1987 (\$)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	9 143 038	8 143 861
Section 258 (Protected Branch Lines)	1 910 336	1 719 303
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 979 415 ⁽¹⁾	2 268 362
Section 272 (Eastern Rates)	29 050 374	29 050 374
Total	43 083 163	41 181 900 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.

⁽²⁾ Includes 1986 Advance Payments of \$31 022 967 plus payments during 1987 of \$10 158 933.

IX – Summary of Claims and Payments, 1986 Canadian Pacific Limited

	Amount of Actual Loss Claimed (\$)	Payments to Dec. 31, 1987 (\$)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	3 997 586	2 881 348
Section 258 (Protected Branch Lines)	2 641 282	2 049 304
Section 272 (Eastern Rates)	6 837 536	6 837 536
Total	13 476 404	11 768 188 (1)

(1) Includes 1986 Advance Payments of \$8 040 951 plus payments during 1987 of \$3 727 237

X – Summary of Claims and Payments, 1986 Algoma Central Railway

	Amount of Actual Loss Claimed (\$)	Payments to Dec. 31, 1987 (\$)
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 625 488 (1)	2 400 000 (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.

(2) Includes 1986 Advance Payments of \$2 200 000 plus payments during 1987 of \$200 000.

XI – Summary of Claims and Payments, 1986 Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed (\$)	Payments to Dec. 31, 1987 (\$)
Section 261 (Passenger-Train Services)	1 989 789 (1)	1 140 000 (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.

(2) Includes 1986 Advance Payments of \$1 045 000 plus payments during 1987 of \$95 000.

XII – Claims and Payments, 1986

Section 256 (Unprotected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾ (\$)	Payments to Dec. 31, 1987 (\$)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	94 709	85 238
Nova Scotia			
2. Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn	17 305 ⁽²⁾	Nil
3. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	198 904 ⁽³⁾	179 014
4. Oxford	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	395 757	356 181
Prince Edward Island			
5. Kensington	Linkletter-Tignish	661 388	595 249
6. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague	318 737	286 863
7. Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (incl. part of Mount Herbert Spur)	61 013	54 912
8. Souris	Royalty Jct.-Souris	677 344	609 610
9. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Baltic	25 466	22 919
New Brunswick			
10. Caraquet	Gloucester Jct.-Tracadie (incl. Shippagan Spur)	360 005	324 005
11. Centreville	Valley-Woodstock	46 705	42 035
12. Centreville	Woodstock-Centreville	105 084 ⁽³⁾	94 576
13. Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct.-Sutherland	7 250 ⁽³⁾	6 525
14. St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct.	1 726 414	1 553 773
15. Sussex (Albert Spur)	Salisbury-Synton	14 943	13 449
Quebec			
16. Chandler	Ste. Adelaide-Gaspé	732 035 ⁽²⁾	658 832
17. Granby	Waterloo-Granby	65 532	58 979
18. Sorel (Des Ormeaux Spur)	St-Grégoire-Des Ormeaux	5 891 ⁽³⁾	5 302
19. St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	107 250	96 525
20. Temiscouata	Cabano (m. 42.70-M.44.00)	21 601 ⁽³⁾	19 441
21. Temiscouata ⁽⁴⁾	Cabano-Edmundston East	448 466	403 619
22. Valleyfield	Barrington-Ayrnes	87 173 ⁽³⁾	78 456

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾ (\$)	Payments to Dec. 31 1987 (\$)
Ontario			
23. Campbellford	Corbyville-Peterborough	383 885	345 497
24. Cayuga (Simcoe Spur)	Port Dover-Simcoe	20 903 ⁽²⁾	18 813
25. Fergus	Lynden Jct.-Cambridge	16 581 ⁽³⁾	14 923
26. Forest	Lucan-Parkhill	29 370	26 433
27. Forest	Parkhill-Forest	52 794 ⁽³⁾	47 515
28. Guelph (Tavistock Spur)	Stratford-Tavistock	17 295 ⁽²⁾	15 566
29. Kincardine	Listowel-Wingham	224 933	202 440
30. Kingston (Deseronto Spur)	Napanee-Deseronto	49 337 ⁽³⁾	44 403
31. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell-Hendrie	9 617	8 655
32. Newton	Stratford-Palmerston	17 475 ⁽²⁾	15 728
33. Owen Sound	Palmerston-Owen Sound	32 966 ⁽²⁾	29 669
34. Pagwa	Calstock-Pagwa	90 660 ⁽³⁾	81 594
35. Pagwa	Pagwa-Nakina	104 988 ⁽³⁾	94 489
36. Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls	208 005	187 205
37. Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	25 411 ⁽²⁾	Nil
38. Taschereau ⁽⁵⁾	La Sarre-Cochrane	268 172 ⁽²⁾	241 255
39. Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater-Woodville	13 490 ⁽³⁾	12 141
Manitoba			
40. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	128 723	115 851
Saskatchewan			
41. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	18 753 ⁽³⁾	16 878
42. Erwood ⁽⁶⁾	Baden-Hudson Bay	422 685	380 417
Alberta			
43. Brazeau	Ullin Jct.-Brazeau	2 194 ⁽²⁾⁽³⁾	1 975
44. Lac La Biche	Bon Accord-Egremont	3 863 ⁽²⁾⁽³⁾	3 477
44. Rosedale- Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee	51 595	Nil
British Columbia			
46. Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00-Mile 1.37	62 816	56 534
47. Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	707 555	636 800
	Sub-Total (CN)	9 143 038	8 143 861
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Nova Scotia			
48. Truro (DAR)	Mantua-Truro	94 933 ⁽³⁾	3 686

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾ (\$)	Payments to Dec. 31 1987 (\$)
New Brunswick			
49. Minto	Marysville Jct.-Minto (incl. Minto and Long Spurs)	39 478 ⁽³⁾	34 011
50. Shore Line	Allan Cot-Lepreau	39 773 ⁽³⁾	26 301
Quebec			
51. Maniwaki	Laman-Maniwaki	68 102 ⁽³⁾	58 202
52. Tring(QCR)	Tring Junction-Courcelles	161 072	Nil
53. Ste-Agathe	St-Jérôme-Mont-Laurier	969 679	803 967
54. Témiscaming - Ville-Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville-Marie	193 871 ⁽³⁾	155 924
Ontario			
55. Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay	58 541 ⁽²⁾	Nil
56. Carleton Place	Nepean-Carleton Place	562 230	430 871
57. Kingston	Tichborne-Kingston	131 488 ⁽³⁾	114 260
58. M&O ⁽⁵⁾	Rigaud-M&O Jct.	424 052 ⁽³⁾	363 650
Alberta			
59. Langdon (joint CP Rail/CN)	Rosedale-East Coulee	113 722	Nil
British Columbia			
60. Kaslo	Rosebery-Nakusp	1 140 645	890 476
	Sub-Total (CP)	3 997 586	2 881 348
	Total (CN and CP)	13 140 624	11 025 209
	Section 256		

(1) As filed by CN June 26, 1987 and as revised by CP December 18, 1987.

(2) New application in 1986, therefore only claimed for portion of year.

(3) Abandonment authorized during 1986, therefore only claimed for portion of year.

(4) Minor portion of this line in New Brunswick.

(5) Minor portion of this line in Quebec.

(6) Minor portion of this line in Manitoba.

XIII – Claims and Payments, 1986 Section 258 (Protected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾ (\$)	Payments to Dec. 31, 1987 (\$)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Manitoba			
1. Thicket -Herchmer	Thompson Jct.-Gillam	1 173 624	1 056 262
Saskatchewan			
2. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	55 991	50 392
3. Northgate	Northgate-Lampman	342 975	308 678
Alberta			
4. Lac La Biche	Banko Jct.-Bon Accord	35 128	31 615
5. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	73 139	65 825
6. Stettler	Donalda-Dinosaur	229 479	206 531
	Sub-Total (CN)	1 910 336	1 719 303
CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY			
Saskatchewan			
7. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	2 411 179	1 957 401
Alberta			
8. Langdon - Acme - Strathmore	Langdon-Cosway Cosway-Wimborne Langdon-Shepard	204 542	69 749
9. Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0-Mile 6.0	25 561	22 154
	Sub-Total (CP)	2 641 282	2 049 304
	TOTAL (CN and CP) Section 258	4 551 618	3 768 607

(1) As filed by CN June 26, 1987 and as revised by CP December 18, 1987.

XIV – Claims and Payments, 1986

Section 261 (Passenger-Train Services)

Company	Passenger-Train Service	80 Percent of Actual Loss Claimed⁽¹⁾ (\$)	80 Percent of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1987⁽²⁾ (\$)
1. Canadian National Railway Company	Toronto-North Bay ("Northlander")	2 255 673	1 956 000
	Edmonton-Waterways muskeg Special)	723 742	312 362
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2 625 488	2 400 000
3. Quebec North Shore and Labrador Railway Company (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/Schefferville	1 989 780	1 140 000
	TOTAL	7 594 683	5 808 362

(1) Eighty percent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 19, 1987, by Algoma Central June 22, 1987 and by QNS&L June 22, 1987.

(2) Payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1986 filed in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

APPENDIX C
Air Transport Committee

I – Domestic Services	102
II – Selected Charter Flight Records	103
III – International Services	
Licence and Flight Applications	104
IV – Tariff and Service Filing Activity	104
V – Notable Decisions, 1987	105

I – Domestic Services

	1986	1987
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2 168	2 184
Fixed Wing	2 000	2 006
Rotating Wing	168	178
Domestic Carriers	1 219	1 251
Foreign Carriers	949	933
Licensing Documents	3 469	3 635
New Licence Documents Issued	412	444
Replaced Licensing Documents	488	650
Licence Applications		
Received during the year	1 006	1 107
Carried over from previous year	241	199
Outstanding year-end	199	187
Processed during the year	1 048	920
Exemptions and Special Authorities		
Private Aircraft Exemptions	28	23
Flying Farmers	98	89
FT Satellite Authorities	31	38
Decisions and Orders		
Decisions	895	929
Orders	522	655
Public Notices		
Applications	346	362
Hearings	0	0

II – Selected Charter Flight Records

Charter Types	1986		1987	
	Flights	Seats	Flights	Seats
Inclusive Tour*				
Canadian-Originating	1 336	192 282	953	132 191
Foreign-Originating	177	28 459	87	9 429
Domestic	208	25 326	–	–
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	730	42 469	700	69 799
Foreign-Originating	266	24 221	452	27 829
Domestic (CPC)	20	2 032	–	–
Cargo (Canadian-Originating)	318	–	1 094	–
Cargo (Foreign-Originating)	792	–	1 360	–
ABC/Affinity*				
Canadian-Originating (ABC)	2 516	459 520	1 833	322 385
Foreign-Originating (ABC)	364	46 291	217	20 662
Foreign-Originating (AFF)	2	690	3	890
ABCs (Domestic)	1 495	346 798	696	88 420
ABC/ITCs*				
Canadian-Originating	12 018	2 159 061	12 169	2 375 515
Foreign-Originating	41	9 374	29	6 302
Domestic	48	8 268	26	13 179

* Data exclude changes to charter programs.

III – International Services Licence and Flight Applications

	1986	1987
Licence Applications		
Canadian applicants	46	46
Foreign applicants	127	151
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	36	32

IV – Tariff and Service Filing Activity (in number of pages)

	1986	1987
Charter Tariffs	13 849	13 480
Scheduled Services		
Service Schedules and Service Patterns	9 653	6 266
Passenger Tariffs	Domestic: Can. – USA Transocean	47 865 57 109
Cargo Tariffs	Domestic: Can. – USA Transocean	9 168 8 523
Total Pages	184 788	242 411

V – Notable Decisions, 1987

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
DOMESTIC SERVICES			
10331	Jan. 12	Air Canada - cancellation of authority to serve London and Sault Ste. Marie under Lic. No. A.T.C. 501/50(S).	Approved
10363	Jan. 15	Quebecair - Change of control from 1848-7199 Québec Inc. to Gestion Conifair Inc., Nordair Inc., Aviation Inc. and Placement C.M.I. Inc. which rights and obligations have been assigned to 2439-2805 Québec Inc.	Not Disallowed
10396	Jan. 29	Air Ontario Limited - change of control through its parent company Delplax Holdings Limited from Austin Airways Limited to 574561 Ontario Limited and Patamark Investment Limited.	Not Disallowed
10473	Feb. 23	Air Montreal Inc. - Class 2 Halifax, Montreal and Toronto.	Approved
10491	Feb. 26	Canadian Pacific Air Lines Limited - Change of control from Canadian Pacific Limited to Pacific Western Airlines Corporation.	Not Disallowed
10580	April 1	Trans Fair Inc. - Class 3 Sept-Îles, Havre-St-Pierre, Baie-Johan Beetz, Natashquan, Kégaska, La Romaine, Chevery, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, St-Augustin and Blanc-Sablon, P.Q.; and Goose Bay, Nfld.	Denied
10599	April 9	Pacific Western Airlines Ltd. - Consolidation of various Class 1 and Class 2 licences into one Class 1 licence; amendment of Licence No. A.T.C. 1788/68(S) by deleting Condition No. 2 of Licence No. A.T.C. 1787/68(NS) by deleting Conditions Nos. 1 and 2, of Licence No. A.T.C. 1023/59(S) by deleting Conditions Nos. 2 and 3, and of Licence No. A.T.C. 576/51(NS) by deleting Condition No. 1.	Approved in part

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10648	April 24	Pacific Western Airlines Ltd. - Amendment of all licences held by Pacific Western Airlines Ltd. and Canadian Pacific Air Lines, Limited in order to enable them to operate under the firm name and style of either Canadian Airlines International or Canadian.	Approved with modification
10796	June 12	153331 Canada Limited - Class 2 serving Kingston, London, Ottawa, Sarnia, Sault Ste. Marie, Sudbury, Thunder Bay, Toronto and Windsor, Ontario.	Approved
10819	June 19	1. Air Ontario Limited - Change of control from 152160 Canada Inc. and Air Canada to Austin Airways Ltd. and to transfer the commercial air services held by Air Ontario Limited to Austin Airways Limited.	Not disallowed
		2. Change of name to Air Ontario Inc.	Approved
10860	July 8	Pacific Western Airlines Ltd. - for amendment of all Licences held by PWA and Canadian Pacific Airlines Limited in order to enable them to operate under the firm name and style of either Canadian Airlines International or Canadian.	Approved
10861	July 8	Okanagan Helicopters Ltd. - Sealand Helicopters Ltd. and Toronto Helicopters Ltd. Change of Control to 154604 Canada Limited.	Not disallowed
10866	July 9	Air Satellite Inc. - Class 2 Rimouski and Forestville, Quebec.	Approved
10867	July 9	Bo-Air Inc. - Class 4 Gillam, Manitoba	Denied
10923	July 30	First Air - add points Igloolik, Pelly Bay, Spence Bay and Yellowknife, N.W.T. to Licence No. A.T.C. 2500/75(NS).	Approved
10930	July 31	Air Canada - Cancel Point Yarmouth, N.S., effective August 1, 1987.	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10993	Sept. 4	Air Ontario - consolidation of Licence No. A.T.C. 3736/84(NS) and A.T.C. 3791/84(NS) into one Class 2 licence and add the points Winnipeg, Manitoba; Kenora, Fort Frances, Dryden, Thunder Bay and Sudbury, Ontario to the consolidated licence.	Approved
11015	Sept. 9	CP Air - suspension of the authority to serve the point Sudbury, Ontario under Licence No. A.T.C. 2844/78(S) for a period of one year, effective September 9, 1987.	Approved
11110	Oct. 29	City Express - serve the point Sept-Îles, P.Q. under Licence No. A.T.C. 3198/80(NS).	Approved
11114	Nov. 2	Northland Air Manitoba Ltd. - add Churchill, Manitoba to Licence No. A.T.C. 624/52(NS).	Approved
11165	Dec. 1	Northland Air Manitoba Limited - add points Norway House and Cross Lake, Manitoba to Licence No. A.T.C. 624/52(NS).	Denied
11169	Dec. 2	Pacific Western Airlines Corp. - consolidation of PWA and CP Air.	Not disallowed
11190	Dec. 15	Norcanair - transfer of its licences to Time Air Inc.	Not disallowed
11204	Dec. 18	Air Montreal Inc. - Class 2 Montreal and Vancouver.	Approved
11211	Dec. 30	Calm Air - add point Gjoa Have, Spence Bay and Pelly Bay, N.W.T. to Licence No. A.T.C. 540/50(NS).	Denied
11222	Dec. 31	Federal Express - reconsideration of applications approved by Decision No. 7700 of October 25, 1983.	Authority confirmed
CLASS 9-4 (CANADIAN)			
10333	Jan. 13	Northwest Territorial Airways Ltd: to amend Lic. A.T.C. 369/66(CF) to delete the number and type restrictions in respect of Gr. D, F and G aircraft	Approved
10458	Feb. 17	Air Transat: Class 9-4 Group G, from a base at Montreal, P.Q.	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10708	May 19	Minerve Canada: Class 9-4 Groups G & H, from a base at Montreal, P.Q.	Approved
10685	May 8	Air Transat: Class 9-4 Group H, from a base at Montreal, P.Q.	Approved
10881	July 17	Vacationair Inc.: Class 9-4 Groups F, G, & H, from a base at Toronto, Ontario.	Approved
11001	Sept. 3	Conifair Aviation, Inc.: To amend Class 9-4 Lic. A.T.C. 805/82(CF) to add Group F	Approved
11086	Oct. 19	Air Transat: Class 9-4 Group F from a base at Montreal, P.Q.	Approved
11219	Dec. 23	Regent Air Limited: Class 9-4 Group H, from a base at Toronto, Ontario	Approved

CLASS 8 (INTERNATIONAL SERVICES)

10378	Jan. 23	Air Atlantic Ltd.: Halifax Bangor/Portland-Montreal	Approved
10541	Mar. 19	- CPAL: Anchorage/Montreal (Mirabel)/New York - Flying Tiger Line: Anchorage/ Montreal (Mirabel)/New York	Denied Approved
10438	Feb. 9	CPAL: Toronto/Rio de Janeiro/ Sao Paulo	Approved
10361	Jan. 15	Continental Airlines: Washington Ottawa/Montreal	Approved
10553	Mar. 25	Delta Air Lines, Inc.: Los Angeles/Calgary/Edmonton	Approved
10554	Mar. 25	Delta Air Lines, Inc.: Denver/ Great Falls/Calgary/Edmonton	Approved
10555	Mar. 25	Delta Air Lines, Inc.: Los Angeles/ San Francisco/Vancouver	Approved
10556	Mar. 25	Delta Air Lines, Inc.: Spokane/Vancouver	Approved
10758	June 2	Highland Express Airways Ltd: Toronto/Glasgow	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10734	May 27	US Air: New York/Ottawa	Approved
10801	June 16	American Airlines, Inc.: San José/Vancouver	Approved
11002	Sept. 4	Air Montreal Inc.: Montreal/Orlando	Approved
11087	Oct. 19	American Airlines, Inc.: San Juan/Toronto/Montreal	Approved
11157	Nov. 27	America West Airlines, Inc.: San Francisco/Calgary/Edmonton	Approved

Applications under the Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement between Canada and the United States

10354	Jan. 14	City Express: Class 9-2, Toronto/Rochester	Denied
10401	Jan. 30	City Express: Class 9-2 Toronto/Newark	Approved
10401	Jan. 30	Air Ontario Ltd: Class 9-2 Toronto/Newark	Denied
10401	Jan. 30	Skywalker: Class 9-2 Toronto/Newark	Denied
10401	Jan. 30	Commuter Express: Class 9-2 Toronto/Newark	Denied
10655	April 29	Air BC: Class 9-2 Vancouver/Portland	Denied
10610	April 10	Air Nova, Inc: Class 9-2 St. John/Boston Yarmouth/Boston	Denied Approved
10610	April 10	Air Atlantic: Class 9-2 - Yarmouth/Boston - St. John/Boston	Denied Approved
10355	Jan. 14	Commuter Express: Class 9-2 Toronto/Louisville, KY	Approved
10440	Feb. 10	Commuter Express: Class 9-2 Toronto/Flint, MI	Approved
10478	Feb. 24	Commuter Express: Class 9-2, Toronto/Saginaw, MI	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10445	Feb. 13	Air BC: Class 9-2 Vancouver/Seattle	Approved
10835	June 25	Commuter Express: Class 9-2 Toronto/Harrisburg/Allentown	Approved
10628	April 16	Commuter Express: to amend Class 9-2 Lic. A.T.C. 963/85(CF) to add Saginaw as co-terminal	Approved
11226	Dec. 31	Commuter Express: Class 9-2, Toronto/Syracuse/Albany	Denied
11137	Nov. 19	Air Ontario Ltd: Class 9-2 London/Detroit	Approved
11007	Sept. 4	Time Air Inc: Class 9-2 Calgary/Lethbridge/Great Falls	Approved
11226	Dec. 31	Air Niagara Express Inc.: Class 9-2, Toronto/Syracuse/Albany	Denied
11226	Dec. 31	Air Ontario, Inc.: Class 9-2 Toronto/Albany/Syracuse	Approved
11226	Dec. 31	Skywalker: Class 9-2 Toronto/Syracuse	Denied
11137	Nov. 19	City Express: Class 9-2 London/Detroit	Denied
11137	Nov. 19	Ontario Express Ltd: Class 9-2, London/Detroit	Denied
11049*	Sept. 29	Mall Airways, Inc.: Class 9-2, Ottawa/Rochester	Approved
11048*	Sept. 29	Mall Airways, Inc.: Class 9-2 Toronto/Rochester	Approved
11221	Dec. 30	Commuter Express: To amend Class 9-2 Lic. A.T.C. 963/85(C F) to add Kalamazoo & South Bend as co-terminals	Approved
11156*	Nov. 27	Chautauqua Airlines, Inc.: Class 9-2 Hamilton/Pittsburg	Approved
11186*	Dec. 14	San Juan Airlines, Inc.: Class 9-2 Vancouver/Seattle	Approved

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
11185*	Dec. 14	Britt Airways, Inc.: Class 9-2 Cleveland/London	Approved
10354	Jan. 14	Skywalker: Class 9-3 Toronto Island/Rochester	Approved
10655	April 29	Skylink Airlines: Class 9-3 Vancouver/Portland/Salem/Eugene/ Midford	Approved
10329	Jan. 6	Hyack Air (1981) Ltd: Class 9-3 Victoria/Seattle	Approved
10820	June 19	Huron Aviation, Inc.: Class 9-3 Sarnia/Akron	Approved
10827*	June 22	Kenmore Air Harbor, Inc.: Class 9-3, Dent Island/Seattle and Mink Island/Seattle	Approved
10826*	June 22	Lake Union Air Service, Inc.: Class 9-3, Seattle/Tyee Spit/ Lund/ Cortes Bay Marina/Stewart Island Resort - co-terminals	Approved
		Lake Union Air Service, Inc.: Class 9-3, Seattle and several points in B.C.	Approved

*U.S. Air Carriers

APPENDIX D

Water Transport Committee

I – Applications, 1987	114
II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications January 1 – December 31, 1987 Summary	114
III – Licences Issued, 1987	115

I – Applications, 1987

Applications	Number
Proposed tariffs of pilotage charges (section 23 of the <i>Pilotage Act</i>)	
Atlantic Pilotage Authority	1
Great Lakes Pilotage Authority	–
Laurentian Pilotage Authority	–
Pacific Pilotage Authority	1
Notice of Proposed Acquisitions (section 27 NTA)	1
Number of Tariff approval (<i>Transport Act</i>)	8
Water Transport Licences issued	7
Interim Operating Authorities issued	4
Orders and Decisions	
Decisions issued 1987	11
Orders issued 1987	18

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications January 1 – December 31, 1987 Summary

Type	Number
Coasting	45
Commercial Marine Activities	29
Total	74
Decisions	
Recommended	53
Denied	4
Withdrawn	12
Cancelled/File Closed	2
Ongoing	3

III – Licences Issued, 1987

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	Woodlands Marine Inc.*	1
	Total	1
Mackenzie River and Lake Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	14
	Beluga Tours Ltd.*	1
	Beluga Transportation Ltd.*	1
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	179
	Pine Creek Construction Ltd.*	3
	Sidney McKay	2
	Total	239
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	31
	Northern Transportation Company Limited	68
	Total	99

* Interim Operating Authority Issued

APPENDIX E

Motor Vehicle Transport Committee

Atlantic Region Freight Assistance Program Payments Certified, 1987

	Amount Certified ⁽¹⁾ 1986			Amount Certified ⁽¹⁾ 1987		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
<i>Maritime Freight Rates Act</i>						
Westbound	13.6	-	-	13.3 ⁽²⁾	-	-
Intra	-	-	-	-	-	-
<i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>						
Section 3 (Westbound)	-	20.4	-	-	20.4	-
Section 6 (Selective Westbound)	4.8	6.6	-	4.3 ⁽²⁾	7.0	-
Section 6 (Selective Intra)	7.0	32.5	0.5	7.0	33.9	0.5
Total for Program	25.4	59.5	0.5	24.6	61.3	0.5
Total of Claims Accepted for Audit	302	12 789	39	228 ⁽²⁾	13 422	43
Number of Claims Processed	288	14 293	40	214 ⁽²⁾	13 283	39

(1) Millions of dollars.

(2) Estimate.

APPENDIX F
Review Committee

I – Activities By Mode of Transport	120
II – Selection of Decisions Issued in 1987	120

I – Activities by Mode of Transport

	Air	Rail	Other Modes	Total
Cases on Hand	25	31	3	59
Carried-over	6	11	–	17
Received in 1987	19	20	3	42
Cases Withdrawn	6	3	–	9
Cases Dealt with in 1987	16	22	3	41
Granted	4	8	1	13
Denied	11	14	2	27
Dismissed	1	–	–	1
Cases Carried Forward to 1988	3	6	–	9

II – Selection of Decisions Issued in 1987

Applicant / Matter

Decision

Review Committee

- Canadian Pacific Limited
Re: RTC Order WDR 1987-005
and Decision WDR 1987-01
January 16, 1987
(Abandonment of the Langdon
Subdivision between Rosedale
and East Coulee)

Application granted
Decision No. 1987-01
August 12, 1987
- Attorney General for Newfoundland
Re: RTC Decision and Order R-39045
February 12 and 14, 1986 respectively
(CN's container rates between the
Mainland and Newfoundland)
August 28, 1987

Application granted
Decision No. 1987-02
August 28, 1987.
- Canadian Pacific Limited
Re: RTC Order R-28432
February 28, 1979
(Abandonment of the Tring Subdivision)

Application granted
Decision No. 1987-03
November 20, 1987

Applicant / Matter**Decision****Minister of Transport**

- | | |
|--|--|
| 1. Soundair Corporation (Commuter Express)
Re: ATC Decision 9981
July 26, 1986
(denial of Class 9-2 between Toronto, Canada and Detroit, U.S.A.) | Application denied
Judgement dated
February 18, 1987 |
| 2. Rog-Air Limited (Frontier Air)
Re: ATC Decision 10395
January 27, 1987
(denial of Class 2 between Timmins and Winisk/Peawanuck) | Application granted
Judgement dated
May 26, 1987 |
| 3. James Douglas Watson
Re: ATC Decision 10303
December 13, 1986
(approval of addition of Hamilton to Air Ontario Ltd., Class 2 Licence No. ATC 1641/66(NS)) | Application denied
Judgement dated
August 10, 1987 |
| 4. Bearskin Lake Air Service Ltd.
Re: ATC Decision 10320
December 24, 1986
(denial of addition of Geraldton, Fort Hope, Lansdowne House and Pickle Lake to Class 3 Licence No. ATC 2653/77(NS)) | Application denied
Judgement dated
August 26, 1987 |

Governor General in Council

- | | |
|---|--|
| 1. Denis Perron, Québec MNA, et al
Re: Decision ATC 10363
January 15, 1987
(Change of control of Québecair) | Petition denied
Order-in-Council
P.C. 1987-1143
dated June 4, 1987 |
| 2. Government of the Province of Manitoba
Re: Order RTC R-40536
April 10, 1987
(CN's lower rates for grain transportation) | Petition denied
Order-in-Council
P.C. 1987-1693
dated August 14, 1987 |

APPENDIX G

Research Branch

Research Branch Publications, 1987

Research Reports ¹

Author		Report Number
B. Jacques	<i>Deep Sea Dry Bulk Shipping in Canadian Trades: An Analysis of Economic Performance -- Summary Report</i>	1987/01

Other Publications ¹

Air Transport Monitor: Project Final Report

Working Papers

Author		Paper Number
A.N. Spector	<i>An Economic Evaluation of Capacity Issues in the Potential Joint Track Usage Territory Between Kamloops and Mission City, B.C.</i>	10-87-01
W. Hurley and A.N. Spector	<i>Modelling Rail Network Equilibria</i>	30-87-02
C. Dineen and R. Baldwin	<i>Great Lakes – St. Lawrence Vessel Costing Model</i>	30-87-03

¹ Available in both English and French.

APPENDICE G
Direction de la recherche

Publications de la Direction de la recherche, 1987

Rapports de recherche ¹	Numéro
B. Jacques Le transport océanique de vrac au Canada : une analyse de la performance économique -- une synthèse	1987/01

Autres publications¹

Suivi du transport aérien : Rapport final du projet

Documents de travail	Numéro
A.N. Spector An Economic Evaluation of Capacity Issues in the Potential Joint Track Usage Territory Between Kamloops and Mission City, B.C.	10-87-01
W. Hurley et A.N. Spector Modelling Rail Network Equilibria	30-87-02
C. Dineen et R. Baldwin Great Lakes - St. Lawrence Vessel Costing Model	30-87-03

¹ Disponibles en anglais seulement.

Décision

Requérant/Objet

Ministre des Transports

1. Soudair Corporation (Commuter Express)
Objet : Décision 9981 du CTA,
26 juillet 1986
(rejet touchant un service de la
classe 9-2 entre Toronto, Canada et
Détroit, É.-U.).
2. Rog-Air Limited (Frontier Air)
Objet : Décision 10395 du CTA,
27 janvier 1987
(rejet touchant un service de la
classe 2 entre Timmins et
Winnisk-Peawauuck).
3. James Douglas Watson
Objet : Décision 10303 du CTA,
13 décembre 1986
(autorisation d'ajouter le point
Hamilton au permis n° ATC 1641-66(NS)
de la classe 2 d'Air Ontario Ltd.).
4. Beerskin Lake Air Service Ltd.
Objet : Décision 10320 du CTA,
24 décembre 1986
(rejet touchant l'ajout des points Geraldton,
Fort Hope, Lansdowne House et Pickle Lake
au permis n° ATC 2653-77(NS) de la
classe 3).
1. Denis Perron, Québec MNA, et al.
Objet : Décision 10363 du CTA,
15 janvier 1987
(transfert de contrôle de Quebecair).
2. Gouvernement du Manitoba
Objet : Ordonnance R-40536 du CTCF,
10 avril 1987
(taux inférieurs du CN pour le transport
du grain).

Requête rejetée.
Décret CP 1987-1143, 4 juin 1987.

Requête rejetée.
Décret CP 1987-1693, 14 août 1987.

Requête agréée.
Jugement : 26 mai 1987.

Requête rejetée.
Jugement : 10 août 1987.

Requête rejetée.
Jugement : 26 août 1987.

I – Activités par mode de transport

	Requêtes en main Reportées	Reçues en 1987	Requêtes retirées	Requêtes étudiées en 1987			Requêtes reportées à 1988		
	25	19	6	16	22	3	3	11	4
Aérien	6	11	4	11	8	1	6	14	1
Ferroviaire	31	20	3	22	14	—	—	—	—
Autres moyens de transport	3	3	—	3	2	—	—	—	—
Total	59	42	9	41	27	1	9	13	1

II – Sélection de décisions, 1987

Requérant/Objet		Comité de révision		Décision	
1.	Canadien Pacifique Limitée Objet : Ordonnance WDR 1987-005 et décision WDR 1987-01 du CTCF, 16 janvier 1987 (abandon de la subdivision Langdon entre Rosedale et East Coulee).			Requête agréée. Décision n° 1987-01, 12 août 1987.	
2.	Procureur général de Terre-Neuve Objet : Décision et ordonnance R-39045 du CTCF, 12 et 14 février 1986 respectivement (taux du CN pour le transport par conteneurs entre la terre ferme et Terre-Neuve).			Requête agréée. Décision n° 1987-02, 28 août 1987.	
3.	Canadien Pacifique Limitée Objet : Ordonnance R-28432 du CTCF, 28 février 1979 (abandon de la subdivision Tring).			Requête agréée. Décision n° 1987-03, 20 novembre 1987.	

APPENDICE F
Comité de révision

I - Activités par mode de transport	124
II - Sélection de décisions, 1987	124

Comité des transports par véhicule à moteur

Programme de subventions au transport
de marchandises dans la Région atlantique
Palements certifiés, 1987

	Train		Camion		Navire		Train		Camion		Navire	
	1986		1987		1988		1989		1990		1991	
	Paielements certifiés(1)		Paielements certifiés(1)		Paielements certifiés(1)		Paielements certifiés(1)		Paielements certifiés(1)		Paielements certifiés(1)	
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	13,8	—	—	—	—	—	13,3 (2)	—	—	—	—	—
Trafic en direction ouest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trafic intérieur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Article 3 (Trafic en direction ouest)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic en direction ouest)	4,8	—	—	—	—	—	4,3 (2)	—	—	—	—	—
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic intérieur)	7,0	—	—	—	—	—	7,0	—	—	—	—	—
Total (Programme)	25,4	—	—	—	—	—	24,6	—	—	—	—	—
Total des réclamations acceptées pour vérification	302	12 789	39	228 (2)	43	13 422	40	214 (2)	39	13 283	43	14 293
Nombre de réclamations examinées	288	14 293	40	214 (2)	39	13 283	40	214 (2)	39	13 283	43	14 293

III – Permis délivrés, 1987

Nombre de navires
autorisés

Région	Titulaire	
Grands Lacs	Woodlands Marine Inc. *	1
	Total	1
Fleuve Mackenzie et lac Athabasca	Arctic Transportation Ltd. A. Frame Contracting Ltd. Beluga Tours Ltd. * Beluga Transportation Ltd. * Cooper Barging Service Ltd. Coastal Marine Ltd. Len Cardinal Transport Ltd. Société des transports du Nord Limitée Pine Creek Construction Ltd. * Sidney McKay	26 14 1 1 9 2 2 179 3 2
	Total	239
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd. Société des transports du Nord Limitée	31 68
	Total	99

* Droits d'exploitation intérimaire accordés.

I – Requêtes, 1987

Requêtes

Nombre

Projets de tarifs de droits de pilotage publiés
(article 23 de la Loi sur le pilotage)
Administration de pilotage de l'Atlantique 1
Administration de pilotage des Laurentides –
Administration de pilotage du Pacifique 1

Avis d'acquisitions proposées
(article 27 de la LNT) 1

Approbation de tarifs
(Loi sur les transports) 8

Permis de transport par eau 7

Droits d'exploitation intérimaire accordés 4

Ordonnances et décisions
Décisions rendues en 1987 11
Ordonnances rendues en 1987 18

II – Cabotage, demandes d'exemption
Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1987
Sommaire

Type

Nombre

Cabotage 45
Navigation autre que le cabotage 29

Total

74

Décisions

Recommandées 53
Rejetées 4
Retirées 12
Annulées/Dossiers fermés 2
En cours 3

APPENDICE D
Comité des transports par eau

I - Requêtes, 1987	118
II - Cabotage, demandes d'exemption Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1987	
Sommaire	118
III - Permis délivrés, 1987	119

Decision no	Date	Objet de la requête	Disposition
10354	14 janvier	Skywalker : service de la classe 9-3, Ile de Toronto/Rochester.	Agrement
10655	29 avril	Skylink Airlines : service de la classe 9-3, Vancouver/Portland/Salem/Eugene/Midford.	Agrement
10329	6 janvier	Hyack Air (1981) Ltd. : service de la classe 9-3, Victoria/Seattle.	Agrement
10820	19 juin	Huron Aviation, Inc. : service de la classe 9-3, Sarnia/Akron.	Agrement
10827*	22 juin	Kenmore Air Harbor, Inc. : service de la classe 9-3, Dent Island/Seattle et Mink Island/ Seattle.	Agrement
10826*	22 juin	Lake Union Air Service, Inc. : service de la classe 9-3, Seattle/Tyee Spit/Lund/ Cortes Bay Marina/Stewart Island Resort - co-terminus.	Agrement
		Lake Union Air Service, Inc. : service de la classe 9-3 à Seattle et à plusieurs points en C.-B.	Agrement

*transporteurs aériens des États-Unis.

Décision no	Date	Objet de la requête	Disposition
10445	13 février	Air BC : service de la classe 9-2, Vancouver/Seattle.	Agrement
10835	25 juin	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Harrisburg/Allentown.	Agrement
10628	16 avril	Commuter Express : ajout du point Saginaw comme co-terminus au permis de la classe 9-2, n° ATC 963/85(CF).	Agrement
11226	31 décembre	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Syracuse/Albany.	Rejet
11137	19 novembre	Air Ontario Ltd. : service de la classe 9-2, London/Détroit.	Agrement
11007	4 septembre	Time Air Inc. : service de la classe 9-2, Calgary/Lethbridge/Great Falls.	Agrement
11226	31 décembre	Air Niagara Express Inc. : service de la classe 9-2, Toronto/Syracuse/Albany.	Rejet
11226	31 décembre	Air Ontario, Inc. : service de la classe 9-2, Toronto/Albany/Syracuse.	Agrement
11226	31 décembre	Skywalker : service de la classe 9-2, Toronto/Syracuse.	Rejet
11137	19 novembre	City Express : service de la classe 9-2, London/Détroit.	Rejet
11137	19 novembre	Ontario Express Ltd. : service de la classe 9-2, London/Détroit.	Rejet
11049*	29 septembre	Mall Airways, Inc. : service de la classe 9-2, Ottawa/Rochester.	Agrement
11048*	29 septembre	Mall Airways, Inc. : service de la classe 9-2, Toronto/Rochester.	Agrement
11221	30 décembre	Commuter Express : ajout des points Kalamazoo et South Bend comme co-terminus au permis de la classe 9-2 n° ATC 963/85(CF).	Agrement
11156*	27 novembre	Chautauqua Airlines, Inc. : service de la classe 9-2, Hamilton/Pittsburg.	Agrement
11186*	14 décembre	San Juan Airlines, Inc. : service de la classe 9-2, Vancouver/Seattle.	Agrement
11185*	14 décembre	Britt Airways, Inc. : service de la classe 9-2, Cleveland/London.	Agrement

Requêtes de transporteurs des États-Unis en vertu de l'accord SRLN entre le Canada et les États-Unis

Décision no	Date	Objet de la requête	Disposition
10758	2 juin	Highland Express Airways Ltd. : Toronto/Glasgow.	Agrement
10734	27 mai	US Air : New York/Ottawa.	Agrement
10801	16 juin	American Airlines, Inc. : San José/Vancouver.	Agrement
11002	4 septembre	Air Montreal Inc. : Montréal/Orlando.	Agrement
11087	19 octobre	American Airlines, Inc. : San Juan/ Toronto/Montréal.	Agrement
11157	27 novembre	America West Airlines, Inc. : San Francisco/Calgary/Edmonton.	Agrement
10354	14 janvier	City Express : service de la classe 9-2, Toronto/Rochester.	Rejet
10401	30 janvier	City Express : service de la classe 9-2, Toronto/Newark.	Agrement
10401	30 janvier	Air Ontario Ltd. : service de la classe 9-2, Toronto/Newark.	Rejet
10401	30 janvier	Skywalker : service de la classe 9-2, Toronto/Newark.	Rejet
10401	30 janvier	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Newark.	Rejet
10655	29 avril	AIR BC : service de la classe 9-2, Vancouver/Portland.	Rejet
10610	10 avril	Air Nova, Inc. : service de la classe 9-2, - Saint John/Boston. - Yarmouth/Boston.	Agrement Rejet
10610	10 avril	Air Atlantic : service de la classe 9-2, - Yarmouth/Boston. - Saint John/Boston.	Rejet Agrement
10355	14 janvier	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Louisville (KY).	Agrement
10440	10 février	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Flint (MI).	Agrement
10478	24 février	Commuter Express : service de la classe 9-2, Toronto/Saginaw (MI).	Agrement

Décision no	Date	Objet de la requête	Disposition
10708	19 mai	Minerve Canada : service de la classe 9-4 (groupes G et H), à partir d'une base située à Montréal (Qc).	Agrement
10685	8 mai	Air Transat : service de la classe 9-4 (groupe H), à partir d'une base située à Montréal (Qc).	Agrement
10881	17 juillet	Vacationair Inc. : service de la classe 9-4 (groupes F, G et H), à partir d'une base située à Toronto (Ont).	Agrement
11001	3 septembre	Confair Aviation Inc. : ajout d'aéronefs du groupe F au service de la classe 9-4 autorisé par le permis n° ATC 805/82(CF).	Agrement
11086	19 octobre	Air Transat : service de la classe 9-4 (groupe F), à partir d'une base située à Montréal (Qc).	Agrement
11219	23 décembre	Regent Air Limited : service de la classe 9-4 (groupe H), à partir d'une base située à Toronto (Ont).	Agrement
CLASSE 8 (SERVICES INTERNATIONAUX)			
10378	23 janvier	Air Atlantic Ltd. : Halifax/Bangor/Portland-Montréal.	Agrement
10541	19 mars	- CP Air : Anchorage/Montréal (Mirabel)/New York. - Flying Tiger Line : Anchorage/ Montréal (Mirabel)/New York.	Rejet
10438	9 février	CP Air : Toronto/Rio de Janeiro/ São Paulo.	Agrement
10361	15 janvier	Continental Airlines : Washington/ Ottawa/Montréal.	Agrement
10553	25 mars	Delta Air Lines, Inc. : Los Angeles/ Calgary/Edmonton.	Agrement
10554	25 mars	Delta Air Lines, Inc. : Denver/Great Falls/ Calgary/Edmonton.	Agrement
10555	25 mars	Delta Air Lines, Inc. : Los Angeles/ San Francisco/Vancouver.	Agrement
10556	25 mars	Delta Air Lines, Inc. : Spokane/Vancouver.	Agrement

Décision	n°	Date	Objet de la requête	Disposition
10993		4 septembre	Air Ontario : regroupement des permis nos ATC 3736/84(NS) et ATC 3791/84(NS) en un seul permis de la classe 2, et ajout des points Winnipeg (Man.), Kenora, Fort Frances, Dryden, Thunder Bay et Sudbury (Ont.) au nouveau permis.	Agrement
11015		9 septembre	CP Air : suspension de l'autorisation de desservir Sudbury (Ont.) en vertu du permis n° ATC 2844/78(5) pendant un an, à compter du 9 septembre 1987.	Agrement
11110		29 octobre	City Express : autorisation de desservir Sept-Îles (Qc) en vertu du permis n° ATC 3198/80(NS).	Agrement
11114		2 novembre	Northland Air Manitoba Ltd. : ajout du point Churchill (Man.) au permis n° ATC 624/52(NS).	Agrement
11165		1 ^{er} décembre	Northland Air Manitoba Ltd. : ajout des points Norway House et Cross Lake (Man.) au permis n° ATC 624/52(NS).	Rejet
11169		2 décembre	Pacific Western Airlines Corp. : regroupement de PWA et de CP Air.	Non-refus
11190		15 décembre	Norcanair : cession de ses permis à Time Air Inc.	Non-refus
11204		18 décembre	Air Montreal Inc. : service de la classe 2 à Montréal et Vancouver.	Agrement
11211		30 décembre	Calm Air : ajout des points Gioa Have, Spence Bay et Peilly Bay (T.N.-O.) au permis n° ATC 540/50(NS).	Rejet
11222		31 décembre	Federal Express : nouvel examen des requêtes approuvées dans la décision n° 7700 du 25 octobre 1983.	Autorisation confirmée
CLASSE 9-4 (CANADIENS)				
10333		13 janvier	Northwest Territorial Airways Ltd. : suppression des restrictions visant le nombre et le type d'aéronefs des groupes D, F et G prévues au permis n° ATC 369/66(CF).	Agrement
10458		17 février	Air Transat : service de la classe 9-4 (groupe G), à partir d'une base située à Montréal (Qc).	Agrement

Désignation		Date	Objet de la requête	Disposition
110	10648	24 avril	Pacific Western Airlines Ltd. : modification de tous les permis de Pacific Western Airlines Ltd. et de la compagnie Les Lignes Aériennes Canadien, limitée, de sorte qu'elles puissent exploiter leurs services sous la raison sociale «Lignes aériennes Canadien International» ou «Lignes aériennes Canadien».	Agrement avec modification
	10796	12 juin	153331 Canada Limited : service de la classe 2 à Kingston, London, Ottawa, Sarnia, Sault Ste. Marie, Sudbury, Thunder Bay, Toronto et Windsor (Ont.).	Agrement
	10819	19 juin	1. Air Ontario Limited : transfert de contrôle de 152160 Canada Inc. et Air Canada à Austin Airways Ltd., et cession des services aériens commerciaux d'Air Ontario Limited à Austin Airways Limited.	Non-refus
			2. Changement de nom à Air Ontario Inc.	Agrement
	10860	8 juillet	Pacific Western Airlines Ltd. : modification de tous les permis de PWA et de la compagnie Les Lignes Aériennes Canadien Pacific, limitée, afin qu'elles puissent exploiter leurs services sous la raison sociale «Lignes aériennes Canadien International» ou «Lignes aériennes Canadien».	Agrement
	10861	8 juillet	Okanagan Helicopters Ltd. : Sealand Helicopters Ltd. et Toronto Helicopters Ltd. - transfert de contrôle à 154604 Canada Limited.	Non-refus
	10866	9 juillet	Air Satellite Inc. : service de la classe 2 à Rimouski et Forestville (Qc).	Agrement
	10867	9 juillet	Bo-Air Inc. : service de la classe 4 à Gilliam (Man.).	Rejet
	10923	30 juillet	First Air : ajout des points Igloodik, Pelly Bay, Spence Bay et Yellowknife (T.N.-O.) au permis n° ATC 2500/75(NS).	Agrement
	10930	31 juillet	Air Canada : suppression du point Yarmouth (N.-É.), à compter du 1er août 1987.	Agrement

V – Décisions notables, 1987

Décision no	Date	Objet de la requête	Disposition
10331	12 janvier	Air Canada : annulation de l'autorisation de desservir London et Sault Ste. Marie en vertu du permis n° ATC 501/50(5).	Agrement
10363	15 janvier	Quebecair : transfert de contrôle de 1848-7199 Québec Inc. à Gestion Conifair Inc., Nordair Inc., Aviation Inc. et Placement C.M.I. Inc. dont les droits et obligations ont été assignés à 2439-2805 Québec Inc.	Non-refus
10396	29 janvier	Air Ontario Limited : transfert de contrôle, par l'entremise de la société mère Delplax Holdings Limited, de Austin Airways Limited à 574561 Ontario Limited et Patamark Investment Limited.	Non-refus
10473	23 février	Air Montreal Inc. : service de la classe 2 à Halifax, Montréal et Toronto.	Agrement
10491	26 février	Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Limited : transfert de contrôle de Canadien Pacifique Limited à Pacific Western Airlines Corporation.	Non-refus
10580	1 ^{er} avril	Trans Fair Inc. : service de la classe 3 à Sept-Îles, Havre-St-Pierre, Baie-Johan Beetz, Natashquan, Kégaska, La Romaine, Chevery, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, St-Augustin et Blanc-Sablon (Qc) et à Goose Bay (T.-N.).	Rejet
10599	9 avril	Pacific Western Airlines Ltd. : regroupement de divers permis des classes 1 et 2 en un permis de la classe 1; suppression de la condition n° 2 du permis n° ATC 1788/68(5), des conditions nos 1 et 2 du permis n° ATC 1787/68(NS), des conditions nos 2 et 3 du permis n° ATC 1023/59(5) et de la condition n° 1 du permis n° ATC 576/51(NS).	Agrement partiel

III – Services internationaux Requêtes portant sur des permis et vols

1987	1986	
46	46	Demandes de permis
151	127	Requérants canadiens
32	36	Requérants étrangers
		(Exploitants américains de petits aéronefs)

IV – Dépôts de tarifs et de services (en nombre de pages)

1987	1986		
13 480	13 849		Tarifs d'affrètements
			Services à horaire fixe
			Tableaux de service
			à horaire fixe et régulier
6 266	9 653		Tarifs-passagers
47 865	30 112		Intérieurs : Can. – É.-U.
157 109	115 925		Outre-mer
9 168	6 553		Intérieurs : Can. – É.-U.
8 523	8 696		Outre-mer
242 411	184 788		Nombre total de pages

II – Vols d'affrètement choisis

Affrètements		1986		1987	
Affrètements		Vols	Places	Vols	Places
Affrètement pour voyage					
tout compris (AVTC)*					
En provenance du Canada	1 336	192 282	953	132 191	—
En provenance de l'étranger	177	28 459	87	9 429	—
Intérieurs	208	25 326	—	—	—
Sans participation et à but commun					
En provenance du Canada	730	42 469	700	69 799	—
En provenance de l'étranger	266	24 221	452	27 829	—
Intérieurs	20	2 032	—	—	—
Frêt (en provenance du Canada)	318	—	1 094	—	—
Frêt (en provenance de l'étranger)	792	—	1 360	—	—
VARA/Affinité*					
En provenance du Canada (VARA)	2 516	459 520	1 833	322 385	—
En provenance de l'étranger (VARA)	364	46 291	217	20 662	—
En provenance de l'étranger (Aff.)	2	690	3	890	—
VARA (intérieurs)					
VARA/AVTC *	1 495	346 798	696	88 420	—
VARA/AVTC *					
En provenance du Canada	12 018	2 159 061	12 169	2 375 515	—
En provenance de l'étranger	41	9 374	29	6 302	—
Intérieurs	48	8 268	26	13 179	—

* Les statistiques ne comprennent pas les changements apportés aux programmes d'affrètement.

I – Services intérieurs

1987	1986	
Nombre de titulaires et de permis		
Transpor-teurs auto-risés	2 168	2 184
Aé-ro-nefs à voilure fixe	2 000	2 006
Aé-ro-nefs à voilure tour-nante	168	178
Transpor-teurs na-tionaux	1 219	1 251
Transpor-teurs é-tran-gers	949	933
Per-mis	3 469	3 635
Nouveaux per-mis é-mis	412	444
Per-mis rem-placés	488	650
Requêtes en obtention de permis		
Reques pendant l'année	1 006	1 107
Reportées de l'année précédente	241	199
En attente à la fin de l'année	199	187
Traitées pendant l'année	1 048	920
Exemptions et autorisations spéciales		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	28	23
Agriculteurs « volants »	98	89
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	31	38
Décisions et ordonnances		
Décisions	895	929
Ordonnances	522	655
Avis publics		
Requêtes	346	362
Audiences	0	0

APPENDICE C Comité des transports aériens

I - Services intérieurs	106
II - Vols d'affrètement choisis	107
III - Services internationaux Requêtes portant sur des permis et vols	108
IV - Dépôts de tarifs et de services (en nombre de pages)	108
V - Décisions notables, 1987	109

XIV – Réclamations et paiements, 1986
Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Compagnie	Entre	80 % des pertes réelles ⁽¹⁾ (\$)	Paiements versés au 31 déc. 1987 (80 % des pertes réelles certifiées) (\$)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Toronto – North Bay («Northlander») Edmonton – Waterways (Muskeg Special)	2 255 673	1 956 000
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 625 488	2 400 000
3. Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schéfferville	1 989 780	1 140 000
Total		7 594 683	5 808 362

(1) Quatre-vingt pour cent des pertes réelles réclamées par le CN, le 19 juin 1987, par Algoma Central, le 22 juin 1987, et par QNS&L, le 22 juin 1987.
(2) Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1986 conformément au crédit 85a (Transports) de la Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits.

XIII – Réclamations et paiements, 1986 Article 258 (Embranchements protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées ⁽¹⁾	Paiements versés au 31 déc. 1987 (\$)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Manitoba			
1. Thicket – Herchmer	Thompson Jct. – Gilliam	1 173 624	1 056 262
Saskatchewan			
2. Gravelbourg	Gravelbourg Jct. – Claybank	55 991	50 392
3. Northgate	Northgate – Lampman	342 975	308 678
Alberta			
4. Lac La Biche	Banko Jct. – Bon Accord	35 128	31 615
5. Stettler	Ferlow Jct. – Donalda	73 139	65 825
6. Stettler	Donalda – Dinosaurs	229 479	206 531
Total (CN)			
		1 910 336	1 719 303
CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE			
Saskatchewan			
7. Meadow Lake	Tobey – Meadow Lake	2 411 179	1 957 401
8. Langdon	Langdon – Cosway		
– Acme	Cosway – Wimbome	204 542	69 749
– Strathmore	Langdon – Shepard	25 561	22 154
9. Willingham (embr. Chemical)	P.m. 0,0 – P.m. 6,0		
Total (CP Rail)			
		2 641 282	2 049 304
TOTAL (CN et CP Rail), article 258			
		4 551 618	3 768 607

⁽¹⁾ Réclamations déposées par le CN le 26 juin 1987 et révisées par CP Rail le 18 décembre 1987.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées ⁽¹⁾	Paielements versés au 31 déc. 1987 (\$)
Nouveau-Brunswick			
49. Minto			
50. Shore Line			
Québec			
51. Maniwaki			
52. Tring (QCR)			
53. Ste-Agathe			
54. Témiscaming			
— Ville-Marie			
Ontario			
55. Bobcaygeon			
56. Carleton Place			
57. Kingston			
58. M&O(5)			
Alberta			
59. Langdon			
(conjoint, CP Rail/CN)			
Colombie-Britannique			
60. Kaslo			
Rosebery – Nakusp			
Total partiel (CP Rail)			
TOTAL (CN et CP Rail), article 256			
(1) Réclamations déposées par le CN, le 26 juin 1987, et révisées par CP Rail, le 18 décembre 1987.			
(2) Comme il s'agit d'une nouvelle requête en 1987, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.			
(3) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1986, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.			
(4) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.			
(5) Se prolonge au Québec sur une faible distance.			
(6) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.			

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) (\$)	Palements versés au 31 déc. 1987 (\$)
Ontario			
23. Campbellford	Corbyville-Peterborough	383 885	345 497
24. Cayuga	Port Dover-Simcoe	20 903 (2)	18 813
(embr. Simcoe)			
25. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	16 581 (3)	14 923
26. Forest	Lucan-Parkhill	29 370	26 433
27. Forest	Parkhill-Forest	52 794 (3)	47 515
28. Guelph	Stratford-Tavistock	17 295 (2)	15 566
(embr. Tavistock)			
29. Kincardine	Listowel – Wingham	224 933	202 440
30. Kingston	Napanee – Deseronto	49 337 (3)	44 403
(embr. Deseronto)			
31. Meaford	North Colwell – Hendrie	9 617	8 655
(embr. Penetang)			
32. Newton	Stratford-Palmerston	17 475 (2)	15 728
33. Owen Sound	Palmerston-Owen Sound	32 966 (2)	29 669
34. Pagwa	Calstock-Pagwa	90 660 (3)	81 594
35. Pagwa	Calstock – Nakina	104 988 (3)	94 489
36. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	208 005	187 205
37. Southampton	Harrison Jct.-Douglas Point	25 411 (2)	–
38. Taschereau(5)	La Sarre-Cochrane	268 172 (2)	241 255
39. Uxbridge	Blackwater – Woodville	13 490 (3)	12 141
(embr. Cannington)			
Manitoba			
40. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	128 723	115 851
Saskatchewan			
41. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	18 753 (3)	16 878
42. Erwood(6)	Baden – Hudson Bay	422 685	380 417
Alberta			
43. Brazeau	Ullin Jct.-Brazeau	2 194 (2)(3)	1 975
44. Lac La Biche	Bon Accord-Egremont	3 863 (2)(3)	3 477
45. Rosedale	Rosedale – East Coulee	51 595	–
(Section conjointe Bullpound (CN/CP Rail))			
Colombie-Britannique			
46. Cowichan	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	62 816	56 534
(embr. Saanich)			
47. Cowichan	Deerholme – Youbou	707 555	636 800
– Tidewater	Deerholme – Cowichan Bay		
Total partiel (CN)		9 143 038	8 143 861
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Nouvelle-Écosse			
48. Truro	Mantua – Truro	94 933 (3)	3 686

XII – Réclamations et paiements, 1986 Article 256 (Embranchements non protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) (\$)	Paiements versés au 31 déc. 1987 (\$)
Terre-Neuve			
1. Argéntia	Placéntia Jct. – Argéntia	94 709	85 238
Nouvelle-Écosse			
2. Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn	17 305 (2)	–
3. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	198 904 (3)	179 014
4. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	395 757	356 181
Île-du-Prince-Édouard			
5. Kensington	Linkletter – Tignish	661 388	595 249
6. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	318 737	286 863
7. Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris l'embr. Mount Herbert)	61 013	54 912
8. Souris	Royalty Jct. – Souris	677 344	609 610
9. Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	25 466	22 919
Nouveau-Brunswick			
10. Caraque	Gloucester Jct. – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan)	360 005	324 005
11. Centreville	Valley-Woodstock	46 705	42 035
12. Centreville	Woodstock-Centreville	105 084 (3)	94 576
13. Nashwaak (embr. Stanley)	Stanley Jct. – Sutherland	7 250 (3)	6 525
14. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 726 414	1 553 773
15. Sussex (embr. Albert)	Salisbury – Synton	14 943	13 449
Québec			
16. Chandler	St-Adélaïde-Gaspé	732 035 (2)	658 832
17. Granby	Waterloo-Granby	65 532	58 979
18. Sorel	St-Grégoire – Des Ormeaux	5 891 (3)	5 302
19. St-Raymond (embr. Des Ormeaux)	Jackson's – Rivière-à-Pierre	107 250	96 525
20. Témiscouata	Cabano (m. 42 70-44,00)	21 601 (3)	19 441
21. Témiscouata(4)	Cabano – Edmundston East	448 466	403 619
22. Valleyfield	Barrington – Ayer's	87 173 (3)	78 456

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Canadien Pacifique Limitée

																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				</
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Algoma Central Railway

Pertes réelles réclamées 31 déc. 1986 Paielements versés au	2 625 488 (1)	Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 400 000 (2)
(\$)			

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador

Pertes réelles réclamées 31 déc. 1986 Paielements versés au	(\$) (\$)	Article 261 (Services de trains de voyageurs)	1 989 789 (1)	1 140 000 (2)
(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.				
(2) Comprend des paiements par anticipation de 1 045 000 \$ pour 1986 ainsi que des paiements de 95 000 \$ pour 1987.				

VII – Sommaire des réclamations et paiements globaux aux chemins de fer admissibles, 1986

Pertes réelles réclamées (\$)	Paiements versés au 31 déc. 1987 (\$)
Article 256 (Embranchements non protégés)	13 140 624
Article 258 (Embranchements protégés)	4 551 618
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	7 594 683 (1)
Article 272 (Tarifs de l'Est)	35 887 910
Total	61 174 835
(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.	56 490 088 (2)
(2) Comprend des paiements par anticipation de 42 308 918 \$ pour 1986 ainsi que des paiements de 14 181 170 \$ pour 1987.	

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Pertes réelles réclamées (\$)	Paiements versés au 31 déc. 1987 (\$)
Article 256 (Embranchements non protégés)	9 143 038
Article 258 (Embranchements protégés)	1 910 336
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 979 415 (1)
Article 272 (Tarifs de l'Est)	29 050 374
Total	43 083 163
(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.	41 181 900 (2)
(2) Comprend des paiements par anticipation de 31 022 967 \$ pour 1986 ainsi que des paiements de 10 158 933 \$ pour 1987.	

VI – Paiements, 1987

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (\$)	Canadien Pacifique Limitée (\$)	BC Rail Ltd. (\$)	Total (\$)
Décembre	44 656 089,89 ⁽¹⁾	42 646 422,81 ⁽¹⁾	408 821,90	87 711 334,60
Janvier 1986	35 081 562,46	27 014 012,95	442 773,75	62 538 349,16
Février	31 266 778,53	28 378 079,41	270 025,59	59 914 883,53
Mars	38 816 802,47	33 273 932,83	222 131,00	72 312 866,30
Avril	40 106 886,23	46 328 292,81	207 755,30	86 642 934,34
Mai	46 796 970,82	54 291 942,76	223 298,26	101 312 211,84
Juin	42 021 009,74	57 007 297,87	477 033,99	99 505 341,60
Juillet ⁽²⁾	43 206 548,93	43 647 143,58	135 661,73	86 989 354,24
Août	24 841 293,61	20 675 711,88	63 900,13	45 580 905,62
Septembre	38 160 862,92	37 665 533,25	385 092,83	76 211 489,00
Octobre	38 728 301,39	39 667 860,65	403 932,10	78 800 094,14
Novembre	39 640 392,07	44 590 653,09	310 344,49	84 541 389,65
Total	463 323 499,06	475 186 883,89	3 550 771,07	942 061 154,02

(1) Paiement versé lors des versements de janvier, février et mars 1987 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.
 (2) Comprend les versements finals relatifs à la campagne agricole 1986-1987 prenant fin le 31 juillet 1987.

V – Accidents ferroviaires Statistiques préliminaires, 1987

				Déraillements de trains*			
Accidents	Morts	Blessés		Voie principale	125	0	14
				Gares de triage et embranchements	128	0	4
				Total des déraillements de trains	253	0	18
Collisions de trains*				Voie principale	12	0	32
				Gares de triage et embranchements	70	0	15
				Total des collisions de trains	82	0	47
Accidents mettant en cause des draines / machines d'entretien de la voie				Déraillements Collisions	3 17	0 1	4 18
				Passages à niveau*			
Accidents/incidents mettant en cause des marchandises dangereuses				Publifs (protection automatique)	218	25	135
				Publifs (sans protection automatique)	199	15	103
				Privés	29	8	30
				Ferme	7	1	10
Total des accidents à des passages à niveau (Dix des accidents à des passages à niveau susmentionnés ont entraîné un déraillement.)				453	49	278	
				Déraillements sur voie principale			
Changement du trafic ferroviaire (tonnes métriques) entre 1986 et 1987 = + 5,5 %				Déraillements – gares de triage et embranchements	126	–	–
				Collisions sur voie principale	1	–	–
				Collisions – gares de triage et embranchements	63	–	–
				Accidents à des passages à niveau	13	–	–
Incidents divers **				439	–	–	

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Six de ces 439 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, aucun n'a causé de blessures résultant de contact avec ces marchandises.

Remarque : Les données susmentionnées sont préliminaires et sont donc communiquées sous réserve de modifications.

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.
 ** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Six de ces 439 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, aucun n'a causé de blessures résultant de contact avec ces marchandises.
 Remarque : Les données susmentionnées sont préliminaires et sont donc communiquées sous réserve de modifications.

WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Whitehorse – White Pass	–	85-04-29	R-38000	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Montréal – Québec	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Montréal – Brockville – Toronto	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Toronto – Windsor	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69-10-27	87-08-28	R-41065	Maintien du service.
Toronto – Niagara Falls	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69-10-27	87-03-12	R-40414	Maintien du service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69-10-27	86-10-10	R-39871	Fréquence réduite entre Halifax – Truro – Moncton et service restructuré.
Montréal – Ottawa	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Winnipeg – Farlane	74-02-13	81-02-09	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton – Waterways	83-10-05	86-09-03	WDR-00231	Maintien du service.
		87-03-10	WDR-058	Fréquence réduite et révision pendant une année.
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE				
Montréal – Saint John – Halifax	–	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Halifax – Yarmouth	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Montréal – Québec	69-10-31	87-11-12	R-41255	Maintien du service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Sudbury – White River	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Victoria – Courtenay	74-09-11	83-12-20	R-36006	Maintien du service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76-10-01	87-12-13	R-41340	Maintien du service.
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82-03-15	85-09-25	R-38519	Maintien du service.

IV – Ordonnances et décisions proclamées et en vigueur en 1987
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs)

Service	Date de la dernière requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision	COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA				
Montréal – Gaspé – Moncton	70-12-29	86-08-06	R-39638	Maintien du service.	Service quotidien	Moncton – Campbellton.	Service Québec – Mont-Joli rétabli sur une base expérimentale d'un an.	Restructuration des services.	Maintien du service.
Montréal – Châteauguay	70-12-29	86-08-06	R-39638	Maintien du service.	Montréal – Châteauguay	Montréal – Châteauguay	Montréal – Châteauguay	Montréal – Châteauguay	Maintien du service.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.	Montréal – Senneterre	Montréal – Senneterre	Montréal – Senneterre	Montréal – Senneterre	Maintien du service.
Senneterre – Val-d'Or	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.	Senneterre – Val-d'Or	Senneterre – Val-d'Or	Senneterre – Val-d'Or	Senneterre – Val-d'Or	Maintien du service.
Ottawa – Brockville – Toronto	71-05-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.	Ottawa – Brockville – Toronto	Ottawa – Brockville – Toronto	Ottawa – Brockville – Toronto	Ottawa – Brockville – Toronto	Maintien du service.
Toronto – Stratford	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.	Toronto – Stratford	Toronto – Stratford	Toronto – Stratford	Toronto – Stratford	Maintien du service.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71-05-03	85-04-29	R-38000	Service de trains de voyageurs établi entre Winnipeg et Saskatoon et prolongé jusqu'au 1 ^{er} juin 1985.	Winnipeg – Edmonton – Vancouver	Winnipeg – Edmonton – Vancouver	Winnipeg – Edmonton – Vancouver	Winnipeg – Edmonton – Vancouver	Maintien du service.
Bishops Falls – Corner Brook	86-11-17	87-12-31	R-41426	Maintien du service et révision pendant trois années.	Bishops Falls – Corner Brook	Bishops Falls – Corner Brook	Bishops Falls – Corner Brook	Bishops Falls – Corner Brook	Maintien du service.
Hearst – Nakina	71-05-03	86-04-10	1986-01 (Comité de révision)	Abandon du service.	Hearst – Nakina	Hearst – Nakina	Hearst – Nakina	Hearst – Nakina	Abandon du service.
Wabowden – Gilliam – Churchill	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.	Wabowden – Gilliam – Churchill	Wabowden – Gilliam – Churchill	Wabowden – Gilliam – Churchill	Wabowden – Gilliam – Churchill	Maintien du service.
The Pas – Lynn Lake	71-05-03	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.	The Pas – Lynn Lake	The Pas – Lynn Lake	The Pas – Lynn Lake	The Pas – Lynn Lake	Maintien du service.
Toronto – London – Sarnia	71-08-03	87-11-12	R-41255	Maintien du service.	Toronto – London – Sarnia	Toronto – London – Sarnia	Toronto – London – Sarnia	Toronto – London – Sarnia	Maintien du service.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Colombie-Britannique (CP Rail) Boundary	Robson West-Midway (y compris les embs Carson et Carmi)	30,7-126,6	Avis de requête paru le 18 novembre 1987.
(CN) Cowichan	Victoria	0,00-1,90	Ordre de maintien du service le 31 décembre 1987.
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	Victoria	0,00-1,37	Ordre de maintien du service le 31 décembre 1987.
(CN) Cowichan et Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	57,90-81,90 0,00-6,12	Ordre d'abandon au 1 ^{er} avril 1988.
(CN) Tidewater	Cowichan Bay	6,12-7,30	Ordre d'abandon au 1 ^{er} avril 1988.
(CP Rail) Kaslo	Rosebery-Nakusp	3,80-31,20	Ordre de maintien du service le 5 juillet 1984.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) Chelan	Reserve-Weekes	0,00-12,87	Ordre de maintien du service le 6 septembre 1983.
(CP Rail) Colony	Rockglen-Killdeer	0,00-24,60	Ordre d'abandon du service 30 jours après la fermeture du silo de la Saskatchewan Wheat Pool situé à Killdeer ou le 31 décembre 1988, si cette date est antérieure à la première.
(CN) Corning	Peebles-Corning	0,00-15,00	Ordre de maintien du service le 22 septembre 1986.
(CN) Cudworth	St. Louis	84,60-86,36	Requête reçue le 23 décembre 1987.
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay	50,85-100,00	Ordre de maintien en date du 31 décembre 1987, lequel doit être réexaminé au plus tard le 31 décembre 1988.
(CP Rail) Kisbey	Griffin-Weyburn	43,6-60,9	Ordre de maintien du service le 29 décembre 1987.
(CP Rail) Neudorf	Rocanville-Estherazy	53,5-82,0	Ordre de maintien du service le 8 décembre 1987. Révision le 31 décembre 1988 ou avant cette date.
(CN) Porter	Oban Jct.-Cando	0,00-18,00	Ordre de maintien du service le 3 décembre 1986.
(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington	72,73-113,58	Ordre de maintien du service le 13 juillet 1987.
Alberta (CP Rail) Altawan	Notukeu-Manlyberries	65,7-122,1	Ordre de maintien du service le 29 décembre 1987. Révision le 31 décembre 1988 ou avant cette date.
(CP Rail) Furness	Epping-Paradise Valley	0,00-19,50	Ordre de abandon au 30 avril 1988.
(CN)-(CP Rail) Langdon et Rosedale-Bullpound Tronçon commun	Rosedale-East Coulee	85,50-94,30	Ordre d'abandon rescindé suite à un jugement de la Cour fédérale. Appel interjeté par le CN et CP Rail devant la Cour suprême.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) Kincardine, Newton et Owen Sound	Listowel Stratford-Palmerston Palmerston-Owen Sound	0,00-1,41 1,17-36,62 0,00-71,43	Ordre de maintien du service le 26 mars 1987.
(CN) Renfrew	Nepaan-Renfrew Jct.	0,00-43,79	Avis de requête paru le 7 juillet 1987.
(CP Rail) St. Mary's	St. Mary's	23,55-25,00	Requête reçu le 15 décembre 1987.
(CN) Smith Falls	Richmond-Smiths Falls	13,00-34,05	Ordre de maintien du service le 10 octobre 1986.
(CN) Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	0,00-59,56	Avis de requête paru le 13 avril 1987.
(CSXT) Subdivision	Oldcastle-Leamington Leamington-Blenheim Blenheim-Black's Siding Rodney-West Lorne	8,0-37,0 39,0-73,5 75,3-95,5 98,1-102,8	Requête reçu le 3 décembre 1987.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane	99,00-181,42	Ordre de maintien du service le 29 juin 1987.
(CP Rail) Teeswater	Fraxa-Teeswater (y compris les embrs. Mount Forest et Wingham)	0,0-67,9	Ordre d'abandon du service au 25 janvier 1988.
Manitoba (CN) Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake	0,00-71,05	Requête reçu le 21 décembre 1987.
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	0,50-72,00	Ordre d'abandon au 16 mars 1988.
(CN) Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	33,60-37,79	Ordre d'abandon au 8 mai 1991.
(CN) Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	0,00-11,90	Ordre d'abandon au 8 mai 1991.
Saskatchewan (CN) Acadia Valley	Eyre Jct.-Acadia Valley	0,00-23,67	Ordre d'abandon au 31 décembre 1988.
(CN) Avonlea	Parry-Avonlea	29,81-51,45	Ordre d'abandon au 28 novembre 1988.
(CN) Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	39,37-85,00	Ordre de maintien du service le 27 août 1987.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) St-Raymond	Jackson's- Rivière-à-Pierre	36,50-55,57	Ordre de maintien du service le 25 juillet 1986. Révision en 1989.
(CN) Sorel	Sorel-St-Grégoire (y compris les embr. Des Ormeaux et Bécancour)	45,50-84,20	Requête reçue le 6 novembre 1987.
(CN) Temiscouta	Cabano-Edmundston East	44,00-77,00	Ordre de maintien du service le 21 octobre 1986.
(CP Rail) Tring (QCR)	Tring Jct.-Courcelles	1,0-32,5	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Valleyfield	Cantic-Barrington	1,69-12,00	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Valleyfield	Aymess-Cécile	27,20-36,20	Ordre d'abandon au 22 janvier 1988.
(CN) Bruce Lake	Carroll Jct.-Bruce Lake	0,00-66,16	Requête reçue le 21 décembre 1987
(CN) Burford	Brantford-Burford	3,35-11,00	Ordre de maintien du service le 25 novembre 1987.
(CP Rail) Carleton Place	Nepean-Carleton Place	9,00-28,10	Ordre de maintien du service le 3 juin 1985.
(CP Rail) Elora	Cataract-Elora	0,00-29,5	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CN) Exeter	Illderton-Centralia	7,39-21,58	Ordre d'abandon au 28 janvier 1988.
(CN) Fergus	Guelph-Fergus	32,43-47,00	Ordre d'abandon au 2 mars 1988.
(CN) Forest	Lucan-Parkhill	15,50-30,50	Ordre de maintien du service le 25 février 1986.
(CP Rail) Goderich	Guelph-Goderich	34,9-112,1	Requête reçue le 27 mars 1987.
(TH & B) Hamilton et Dundas	Dundas	0,00-2,66	Ordre d'abandon au 20 janvier 1988.
(CP Rail) Havelock	Tweed-Blairton	61,9-90,8	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham	1,41-30,34	Ordre de maintien du service le 24 avril 1984.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) St-Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct.	0,00-105,76	Ordre de maintien du service le 28 juin 1985. Révision en 1988.
(CP Rail) Shore Line	Bay Shore-Allan Cot (y compris l'embr. Lancaster)	0,00-10,0	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
Québec (CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé	48,10-104,23	Ordre de maintien du service le 24 mars 1987.
(CN) Chapais	Franquet-Chapais	72,06-169,40	Avis de requête paru le 10 juillet 1987.
(CN) Danville	Chaudière-Richmond (y compris les embrs. Industrial, Victo Container et Victoriaville)	0,00-87,22	Requête reçu le 19 octobre 1987.
(CN) Granby	Waterloo-Granby	0,09-9,00	Ordre d'abandon au 30 janvier 1988.
(CN) Granby	Granby-Chambly (y compris l'embr. West Shefford)	9,00-44,00	Requête reçu le 5 août 1987.
(CN) Lac St-Jean	Ha Ha Bay Jct.- Chicoutimi	205,65-210,96	Ordre d'abandon du service sous réserve que VIA et le CN concluent une entente sur l'établissement d'installations permettant de terminer le service voyageurs à Jonquière. Ordre d'abandon du service de trains de voyageurs entre Jonquière et Chicoutimi.
(CN) Monk	Ste-Claire-St-Isidore	196,30-209,00	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CN) Montfort (embr. Grenville)	Grenmont-St-André Est	0,00-17,70	Requête reçu le 9 septembre 1987.
(CP Rail) Ste-Agathe	St-Jérôme-St-Agathe	13,60-44,40	Ordre de maintien du service le 18 décembre 1984.
(CP Rail) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont Laurier	44,40-138,20	Ordre de maintien du service le 18 décembre 1984.
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's	2,62-36,50	Requête reçu le 18 décembre 1987.

III – Abandon d'embranchements
Requêtes en instance le 31 décembre 1987

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve (CN) Carbonear	Brigus Jct.-Carbonear	0,00-38,50	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Clarenville (embr. Lewisporte)	Notre Dame Jct.- Lewisporte	0,00-9,40	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Stephenville	White's Road-Stephenville	0,00-7,00	Requête reçue le 13 novembre 1987.
Nouvelle-Écosse (CN) Hopewell (embr. Thorburn)	New Glasgow-Thorburn	0,00-5,95	Ordre d'abandon au 13 janvier 1988.
Ile-du-Prince-Édouard (CN) Kensington	Linkletter-Tignish	19,45-84,61	Ordre de maintien du service le 14 novembre 1985. Révision avant le 14 novembre 1988.
(CN) Montague	Mount Stewart Jct.- Montague	0,00-25,61	Ordre de maintien du service le 23 novembre 1984.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (y compris une partie de l'embr. Mt. Herbert)	0,00-17,77	Ordre de maintien du service le 23 novembre 1984.
(CN) Souris	Royalty Jct.-Souris	0,00-55,02	Ordre de maintien du service le 5 août 1984.
(CN) Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct.-Baltic	0,00-5,00	Ordre de maintien du service le 10 mai 1984.
Nouveau-Brunswick (CN) Caraqueet	Gloucester Jct.-Tracadie (y compris l'embr. Shippegan)	0,00-72,04	Ordre de maintien du service au 1 ^{er} avril 1986. Révision en 1988.
(CN) Centreville	Valley-Woodstock	0,00-2,63	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro milles	Date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Kincardine, Newton et Owen Sound	Listowel 0,00 - 1,41	1,41	R-40466	Ordre de maintien du service. 26 mars
(CP Rail) Stratford-Palmerston	1,17 - 36,62	35,45	R-41263	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
	Palmerston-Owen Sound	71,43		
	Tillsonburg-Port Burwell	15,0		
(CP Rail) Port Burwell	18,5 - 33,5			
(CP Rail) St. Mary's	Ingersoll North-Zorra	4,3	R-40605	Ordre d'abandon au 30 mai 1987.
(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00 - 181,42	82,42	R-40819	Ordre de maintien du service. 29 juin
(CP Rail) Teeswater	Fraxa-Teeswater 0,0 - 67,9 (y compris Mount Forest et l'embr. Wingham)	72,7	R-41378	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
Colombie-Britannique (CN) Cowichan	Victoria 0,00 - 1,90	1,90	R-41409	Ordre de maintien du service. 31 décembre
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	Victoria 0,00 - 1,37	1,37	R-41409	Ordre de maintien du service. 31 décembre
(CN) Cowichan et Tideswater	Deerholme-Youbou 57,90 - 81,90	24,00	R-41409	Ordre d'abandon au 1er avril 1988.
(CN) Tideswater	Deerholme-Cowichan Bay 0,00 - 6,12	6,12	R-41409	Ordre d'abandon au 1er avril 1988.
	Cowichan Bay 6,12 - 7,30	1,18	R-41409	Ordre d'abandon au 1er avril 1988.
(CP Rail) Victoria (embr. Crofton)	Osborn Bay-Crofton 0,00 - 2,1	2,1	WDR1987-085	Ordre d'abandon au 27 avril 1987.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro milles	Date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Valleyfield	Ayrress-Cécile 27,20 - 36,20	9,00	R-41386 23 décembre	Ordre d'abandon au 22 janvier 1988.
Ontario (CP Rail) Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay 0,00 - 17,95	17,95	R-41262 25 novembre	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
	Lindsay 17,95 - 19,35	1,40	R-41262 25 novembre	Cession au CN.
	Lindsay 19,35 - 20,00	0,65	R-41262 25 novembre	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
(CN) Burford	Brantford-Burford 3,35 - 11,00	7,65	R-41264 25 novembre	Ordre de maintien du service.
	Burford-Tilsonburg North (y compris l'embr. Norwich) 11,00 - 32,59	22,89	R-41264 25 novembre	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
(CN) Campbellford	Corbyville-Peterborough 3,20 - 60,40	57,20	R-40281 11 février	Ordre d'abandon au 12 avril 1987.
(CP Rail) Elora	Catact-Elora 0,00 - 29,5	29,5	R-41379 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CN) Exeter	Illderton-Centralia 7,39 - 21,58	14,19	R-41396 24 décembre	Ordre d'abandon au 28 janvier 1988.
(CN) Fergus	Guelph-Fergus 32,43 - 47,00	14,57	R-41313 3 décembre	Ordre d'abandon au 28 mars 1988.
(CN) Guelph (embr. Tavistock)	Stratford-Tavistock 0,25 - 7,86	7,61	R-41257 20 novembre	Ordre d'abandon au 25 décembre 1987.
(TH & B) Hamilton et Dundas	Dundas 0,00 - 2,66	2,66	R-41377 21 décembre	Ordre d'abandon au 20 janvier 1988.
(CP Rail) Havelock	Tweed-Blairton 61,9 - 90,8	28,9	R-41382 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro milles	Date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Lac St-Jean	Ha Ha Bay Jct.- Chicoutimi 205,65 - 210,96	5,31	R-41290 27 novembre	Ordre d'abandon du service sous réserve que VIA et le CN concluent une entente sur l'établissement d'installations permettant de terminer le service voyageurs à Jonquière. Ordre d'abandon du service de trains de voyageurs entre Jonquière et Chicoutimi.
(CN) Monk	St-Claire-St-Isidore 196,30 - 209,00	12,70	R-41381 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
(CP Rail) Tring (QCR)	Tring Jct.-Courcelles 1,0 - 32,5	31,5	R-41409 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CP Rail) Tring (QCR)	Courcelles-Mégantic 32,5 - 57,7	25,2	R-28432 28 février	Décision de la Cour suprême donnant gain de cause à CP Rail dans l'affaire Ontario et Québec Railway Decision 1987-03 du Comité de révision autorisant CP Rail à abandonner son service entre Courcelles et Mégantic, conformément à l'ordonnance R-28432 datée du 28 février 1979 et devant prendre effet le 4 avril 1979.
(CN) Valleyfield	Cantic-Barrington 1,69 - 12,00	10,31	R-41401 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1988.

II – Ordonnances et décisions, 1987

Abandon d'embranchements hors-Prairies

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro milles	Date de l'ordonnance	Décision rendue
Terre-Neuve (CN) Carbonear	Brigus Jct.-Carbonear 0,00 - 38,50	38,50	R-41400 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
(CN) Clarenville (embr. Lewisporte)	Notre Dame Jct.- Lewisporte 0,00 - 9,40	9,40	R-41398 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1988.
Nouvelle-Écosse (CN) Hopewell (embr. Thorburn)	New Glasgow-Thorburn 0,00 - 5,95	5,95	R-41329 9 décembre	Ordre d'abandon au 13 janvier 1988.
Nouveau-Brunswick (CN) Albert	Salisbury-Syton 0,00 - 2,85	2,85	R-40741 17 juin	Ordre d'abandon au 17 juillet 1987.
(CN) Bartibog	Bartibog-Heath Steele 0,00 - 23,13	23,13	R-41081 10 septembre	Ordre d'abandon au 15 octobre 1987.
(CN) Centreville	Valley-Woodstock 0,00 - 2,63	2,63	R-41339 9 septembre	Ordre d'abandon au 8 janvier 1988.
(CP Rail) Shore Line	Bay Shore-Allan Cot 0,0 - 10,0 (y compris l'embr. Lancaster)	10,8	R-41380 21 décembre	Ordre d'abandon au 25 janvier 1988.
Québec (CN) Chandler	Ste-Adélaïde-Gaspé 48,10 - 104,23	56,13	R-40439 24 mars	Ordre de maintien du service.
(CN) Granby	Waterloo-Granby 0,09 - 9,00	8,91	R-41430 31 décembre	Ordre d'abandon au 30 janvier 1988.

Date	Objet	Décision rendue
31 décembre	1 ^{er} décembre 1986, et la requête présentée par Voyageur Inc. en vertu des articles 45, 281 et 283 de la Loi sur les chemins de fer et des articles 57, 58 et 59 de la Loi nationale sur les transports en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel du tarif spécial local des voyageurs de VIA, CCT-X-128, qui a pris effet le 8 septembre 1987.	
31 décembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs exploité entre Bishop's Falls et Corner Brook (T.-N.). Rapport et ordonnance n° R-41426.	Rejet de la requête.
31 décembre	Requêtes présentées par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'embranchements, soit une distance totale de 34,57 milles sur l'île de Vancouver (C.-B.). Rapport et ordonnance n° R-41429.	Agrement partiel de la requête.
31 décembre	Relative à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, relative à la Loi nationale sur les transports, et relative à la prestation d'un service ferroviaire par CP Rail sur sa subdivision Trois-Rivières, suite à l'effondrement du pont survenu le 1 ^{er} avril 1987, au point milliaire 106,8 de la subdivision Trois-Rivières, près de Ste-Anne de la Pérade (Qc). Rapport et ordonnance n° R-41439.	CP devra reconstruire le pont.

Décision rendue

Objet

Date

Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Port Burwell depuis Tillsonburg jusqu'à Port Burwell (Ont.), soit une distance totale de 15,0 milles.
Rapport et ordonnance n° R-41263.

Agrement partiel de la requête.

Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Burford depuis Brantford jusqu'à Tillsonburg North (Ont.), y compris l'embranchement Norwich, soit une distance totale de 30,54 milles.
Rapport et ordonnance n° R-41264.

Agrement de la requête avec conditions.

Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de la subdivision Lac St-Jean depuis Ha Ha Bay Jct. jusqu'à Chicoutimi (Qc), soit une distance totale de 5,31 milles.
Décision et ordonnance n° R-41290.

Agrement de la requête avec recommandation.

Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette partie de la subdivision Fergus depuis Guelph jusqu'à Fergus (Ont.), soit une distance totale de 14,57 milles.
Décision et ordonnance n° R-41313.

Agrement de la requête.

Relative à un examen de la requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Thorburn prenant naissance au point milliaire 42,33 de la subdivision Hopewell, depuis New Glasgow jusqu'à Thorburn, soit une distance totale de 5,95 milles (N.-É).
Décision et ordonnance n° R-41329.

Agrement de la requête avec conditions.

Décision concernant l'exploitation des trains sans fourgon de queue par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée.
Décision et ordonnances nos R-41300 et R-41338.

Requête présentée par Voyageur Inc. en vertu de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer et des articles 23, 59 et 71 de la Loi nationale sur les transports, en vue d'obtenir l'autorisation d'interférer appel du tarif spécial local et du tarif commun des voyageurs n° 1 de VIA: CCT 1, déposé auprès du Comité et prenant effet le

Décision rendue

Date	Objet	Décision rendue
17 juin	Relative à un nouvel examen de la requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Albert depuis Salisbury jusqu'à Hillisboro (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-40741.	Agrement de la requête.
7 juillet	Requête présentée par Voyageur Inc., en vertu de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer et des articles 23, 59 et 71 de la Loi nationale sur les transports, en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel du tarif voyageur spécial local et commun 1, CCT 1 de VIA, déposé auprès du Comité le 1er décembre 1986.	Rejet de la requête (audience future possible relativement à l'intérêt public).
10 septembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Bartibog, depuis Bartibog jusqu'à Heath Steele (N.-B.), soit une distance totale de 23,13 milles. Décision et ordonnance n° R-41081.	Agrement de la requête.
16 septembre	Relative à la requête déposée par Saskatchewan Wheat Pool, Agra Industries Limited, Co-op Vegetable Oils Limited et Western Canadian Seed Processors Limited, en vertu de l'art. 23 de la LNT et de la décision provisoire du Comité en date du 27 juin 1973; et au décret C.P. 1976-894 daté du 13 avril 1976; et à la requête déposée par CSP Foods Limited les 13 et 24 juillet 1987, en vertu du par. 45(1) de la LNT, pour obtenir que le Comité ordonne la suppression dans le tarif n° CFAE 4536-I, de la restriction imposée à l'égard des mouvements à destination des États-Unis.	Rejet de la requête.
20 novembre	Requête présentée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Tavistock, prenant naissance au point milliaire 87,82 de la subdivision Guelph, depuis Stratford jusqu'à Tavistock (Ont.), soit une distance totale de 7,61 milles. Décision et ordonnance n° R-41257.	Agrement de la requête.
25 novembre	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Boboygeon, depuis Dranoeil jusqu'à Lindsay (Ont.), soit une distance totale de 20,0 milles. Décision et ordonnance n° R-41262.	Agrement de la requête avec une condition.

I – Décisions rendues, 1987

Date	Objet	Décision rendue
11 février	Requête déposée par le CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de sa subdivision Campbellford à partir de Corbyville jusqu'à un point situé près de Peterborough (Ont.)	Agrement de la requête avec une condition.
25 février	Relative à des versements en vertu de la <i>Loi sur le transport du grain de l'Ouest</i> à l'égard de mouvements à destination de Fort Frances (Ont.).	
31 mars	Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pendant la campagne agricole 1987-1988.	
1 avril	Requête déposée par CP Rail en vue de faire réviser les ordonnances nos R-37047 à R-37057 inclusivement et de répartir les coûts d'installation de dispositifs de protection automatiques aux passages à niveau de sa subdivision Brockville (Ont.).	Révision et rejet de la requête.
10 avril	Relative aux appels interjetés contre les taux réduits pour le transport du grain proposés par le CN, Cargill Limited, Pioneer Grain Company Limited, United Grain Growers Ltd., Northern Sales Co. Ltd., Alberta Terminals Ltd. et Stow Seed Processors Ltd.	Appels rejetés avec conditions.
30 avril	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision St. Mary's entre Ingersoll North et Zorra (Ont.).	Agrement de la requête.
3 juin	Requête présentée par B.C. Forest Products Ltd. et al. relative à la parité des taux de marchandises pour le transport de la pâte de bois à partir de points situés dans l'Ouest du Canada jusqu'à des points situés aux États-Unis.	Rejet de la requête et ordonnances de la pâte de bois abrogées.
	Décision et ordonnance n° R-40692.	

78	I - Décisions rendues, 1987
82	II - Ordonnances et décisions, 1987
86	III - Abandon d'embranchements Requêtes en instance le 31 décembre 1987
92	IV - Ordonnances et décisions, 1987 Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs)
95	V - Accidents ferroviaires Statistiques préliminaires, 1987
96	VI - Paiements, 1987 <i>Loi sur le transport du grain de l'Ouest</i>
97	VII - Sommaire des réclamations et paiements globaux aux chemins de fer admissibles, 1986
97	VIII - Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
98	IX - Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Canadien Pacifique Limitée
98	X - Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Algoma Central Railway
98	XI - Sommaire des réclamations et paiements, 1986 Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador
99	XII - Réclamations et paiements, 1986 Article 256 (Embranchements non protégés)
102	XIII - Réclamations et paiements, 1986 Article 258 (Embranchements protégés)
103	XIV - Réclamations et paiements, 1986 Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Milles

A

De

Subdivision

3 487,4

Neudorf	(p.m. 126,2)	75,5
Notukeu	(p.m. 96,9)	96,9
Outlook	(p.m. 120,3)	118,0
Val Marie	(p.m. 19,4)	19,4
Hazlet	(p.m. 42,8)	42,8
Willkie	(p.m. 23,9)	23,9
Inglis	(p.m. 103,4)	103,4
Hak	(p.m. 118,2)	118,2
Shauanavon	(p.m. 84,5)	84,5
Stirling	(p.m. 131,7)	131,7
Nipawin	(p.m. 27,0)	27,0
Turin	(p.m. 87,2)	87,2
Crecy	(p.m. 76,3)	74,3
Meyronne	(p.m. 73,4)	73,4
Sharpe	(p.m. 144,1)	144,1
Brudersheim	(p.m. 82,6)	24,6
Riverton	(p.m. 54,9)	64,9
Mankota		

* Propriété du CN mais exploitée par CP Rail.

Total

Neudorf	(p.m. 50,7)	
Notukeu	(p.m. 0,0)	
Outlook	(p.m. 2,3)	
Pennant	(p.m. 0,0)	
Wickett	(p.m. 0,0)	
Kerobert	(p.m. 0,0)	
Binscarth	(p.m. 0,0)	
Archive	(p.m. 0,0)	
Assinibola	(p.m. 0,0)	
Manyberries	(p.m. 0,0)	
Goudie	(p.m. 0,0)	
Lethbridge	(p.m. 0,0)	
Stoughton	(p.m. 0,0)	
Swift Current	(p.m. 2,0)	
Nipawin	(p.m. 0,0)	
Lloydminster	(p.m. 0,0)	
Gimli	(p.m. 58,0)	
Ogle	(p.m. 0,0)	
Wood Mountain		
Winnipeg Beach		
Willingham		
White Fox		
Vanguard		
Tyvan		
Turin		
Tisdale		
Stirling		
Shauanavon		
Shamrock		
Russell		
Reford		

3 237,4

Milles

A

De

Subdivision

Total

Winagami (p.m. 263,5)
St. Brieux Jct. (p.m. 0,0)
Ochre River (p.m. 0,0)
Hudson Bay (p.m. 0,0)
North Battleford (p.m. 0,0)
Talmage (p.m. 0,0)
Eaton Jct. (p.m. 0,0)
Sifton Jct. (p.m. 0,0)

Spirit River (p.m. 357,2)
Humbolt Jct. (p.m. 54,1)
Ste-Rose du Lac (p.m. 11,7)
Prince Albert (p.m. 161,2)
St. Walburg (p.m. 77,7)
Bengough Jct. (p.m. 39,7)
Lacadena (p.m. 24,5)
Fork River (p.m. 10,9)

Winnipegosis

White Bear

Weyburn

Turtleford

Tisdale

Ste-Rose

Smoky

* Propriété du CN mais exploitée par CP Rail.

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Shaunavon (p.m. 0,0)
Ormiston (p.m. 30,9)
Rugby (p.m. 5,4)
Schwitzer (p.m. 0,0)
Amulet (p.m. 46,0)
Empress (p.m. 0,0)
Estevan (p.m. 0,0)
(y compris l'embr. Tribune, p.m. 7,0)
Neudorf (p.m. 0,0)
Embranchement Schuler
Stirling (p.m. 0,0)
Rockglen (p.m. 0,0)
Kerobert (p.m. 1,5)
Dodsland Jct. (p.m. 0,0)
Player (p.m. 0,0)
Leader (p.m. 88,2)
Curie (p.m. 0,0)
Assiniboia (p.m. 0,0)
Epping (p.m. 0,0)
Murray Park (p.m. 6,0)
(y compris l'embr. au p.m. 15,0)
Mossbank Jct. (p.m. 0,0)
Fortress (p.m. 11,5) - Rosenfeld - Gretna (p.m. 14,1)
Golden Prairie (p.m. 17,8)
Standard (p.m. 36,5)
Kerrobart (p.m. 102,5)
Arcola (p.m. 0,0)
Outlook (p.m. 0,0)
Coronation (p.m. 0,0)
Cosway (p.m. 42,1)
Rosenfeld (p.m. 54,2)
Willkie (p.m. 0,0)
Eltham (p.m. 0,0)
Deloraine (p.m. 0,0)
Kerrobart (p.m. 0,0)
Aldersyde (p.m. 31,5)
Lanigan (p.m. 0,0)
La Rivière (p.m. 0,0)

Lac du Bonnet (p.m. 65,7)
Nevis (p.m. 70,8)
Carbon (p.m. 58,3)
La Rivière (p.m. 11,0)
Lloydminster (p.m. 104,6)
Hays (p.m. 112,3)
Waskada (p.m. 17,6)
Macklin (p.m. 46,4)
Ft. Macleod (p.m. 105,3)
Lac Vert (p.m. 56,2)
Napinka (p.m. 108,5)

Gravelbourg*

Gretna/La Rivière

Hatton

Irricana

Kerrobart

Kisbey

Lac du Bonnet

Lacombe

Langdon

La Rivière

Lloydminster

Lomond

Lyleton

Macklin

Macleod

Meifort

Napinka

III – Embranchements tributaires du transport du grain, 1987-1988

Subdivision	De	A	Millies
Acadia Valley	Eyre Jct. (p.m. 0,0)	Acadia Valley (p.m. 23,7)	23,7
Alliance	Alliance Jct. (p.m. 0,0)	Alliance (p.m. 59,2)	59,2
Amiens	Spiritwood (p.m. 49,1)	England (p.m. 75,0)	25,9
Arbortfield	Crane (p.m. 0,0)	Arbortfield (p.m. 19,4)	19,4
Athabasca	Morin Jct. (p.m. 20,2)	Athabasca (p.m. 93,1)	72,9
Avonlea	Parry (p.m. 29,8)	Moose Jaw (p.m. 83,8)	54,0
Barrhead	Carley Jct. (p.m. 0,0)	Barrhead (p.m. 26,1)	26,1
Battleford	Battleford (p.m. 0,0)	Battleford Jct. (p.m. 7,8)	7,8
Bengough	Bengough Jct. (p.m. 0,0)	Willowbunch (p.m. 71,5)	71,5
Big River	Big River Jct. (p.m. 0,0)	Big River (p.m. 56,5)	56,5
Blaine Lake	Prince Rupert Jct. (p.m. 0,0)	Denholm (p.m. 116,5)	116,5
Bodo	Unity (p.m. 0,0)	Cactus Lake (p.m. 40,3)	40,3
Bolney	Spruce Lake Jct. (p.m. 0,0)	Paradise Hill (p.m. 15,7)	15,7
Bonnyville	Abiène Jct. (p.m. 0,0)	Grand Centre (p.m. 61,1)	61,1
Brooksby	Naiberry Jct. (p.m. 0,0)	Carrot River (p.m. 51,1)	51,1
Carlton	Dalmeny (p.m. 0,0)	Laird (p.m. 28,2)	28,2
Carmar	Carmar Jct. (p.m. 0,0)	Graysville (p.m. 50,9)	50,9
Central Butte	Moose Jaw Jct. (p.m. 39,2)	Riverhurst (p.m. 110,5)	71,3
Chelan	Reserve (p.m. 0,0)	Crooked River (p.m. 60,1)	60,1
Colonsay*	Watrous (p.m. 0,0)	Dilke (p.m. 60,3)	60,3
Conquest	Conrose Jct. (p.m. 0,0)	Beechy (p.m. 94,3)	94,3
Corning	Peebles (p.m. 0,0)	Corning (p.m. 15,0)	15,0
Coronado	Kerensky (p.m. 35,0)	Elk Point (p.m. 139,6)	104,6
Cowan	North Jct. (p.m. 0,0)	Swan River (p.m. 98,5)	98,5
Cromer	Maryfield (p.m. 75,8)	Kipling (p.m. 128,6)	52,8
Cudworth	Meacham (p.m. 23,6)	St. Louis (p.m. 86,4)	62,8
Elrose	Conquest Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 104,8)	104,8
Erwood	Swan River (p.m. 0,0)	Birch River (p.m. 23,0)	23,0
Glenavon	Kipling (p.m. 0,0)	McCallum (p.m. 87,5)	87,5
Grande Prairie	Rycroft (p.m. 0,0)	Dawson Creek (p.m. 138,0)	138,0
Hartney	Belmont (p.m. 0,0)	Elgin (p.m. 42,4)	42,4
Herchmer	Gilliam (p.m. 330,3)	Churchill (p.m. 509,9)	179,6
Lac La Biche	Barke Jct. (p.m. 0,0)	Bon Accord (p.m. 9,5)	9,5
Lewvan	Minard Jct. (p.m. 0,0)	Whitmore (p.m. 115,5)	115,5
Mantario	Mantario Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 43,8)	43,8
Matador*	Matador Jct. (p.m. 0,0)	Kyle (p.m. 29,7)	29,7
Miami	Morris (p.m. 0,0)	Belmont (p.m. 102,2)	102,2
Neepawa	Neepawa (p.m. 0,0)	Rosburn Jct. (p.m. 5,3)	5,3
Northgate	Elcott (p.m. 3,7)	Lampman (p.m. 39,4)	35,7
Oakpoint	Steep Rock Jct. (p.m. 129,7)	St. Martin (p.m. 152,5)	22,8
Paddockwood	Whitestar (p.m. 1,7)	Paddockwood (p.m. 23,9)	22,2
Peace River	Roma Jct. (p.m. 60,6)	Hines Creek (p.m. 113,4)	52,8
Porter	Oban Jct. (p.m. 0,0)	Cando (p.m. 18,0)	18,0
Preeceville	Thunderhill Jct. (p.m. 0,0)	Sturgis Jct. (p.m. 65,3)	65,3
Preeceville	Lilian (p.m. 67,4)	Kevington (p.m. 113,6)	46,2
Rhein	Campbell (p.m. 0,0)	MacNutt (p.m. 45,2)	45,2
Robinhood	Speers Jct. (p.m. 0,0)	Glaslyn (p.m. 69,6)	69,6
Rosburn	Rosburn Jct. (p.m. 0,0)	Russell (p.m. 104,3)	104,3

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR1987-15	WDR1987-348	31 décembre	Ordonner au CN de continuer l'exploitation de la subdivision Erwood entre Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.), sous réserve d'un nouvel examen de la requête au plus tard le 31 décembre 1988 et recommander au ministre des Transports que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest soit modifiée afin qu'aucune augmentation du niveau des taux indiqués dans les tarifs des chemins de fer déposés conformément à la partie II de cette loi ne soit acceptable dans le cas d'un changement des distances découlant de l'abandon d'un embranchement ou d'un tronçon d'embranchement.

II – Abandons d'autres voies
Requêtes en instance le 31 décembre 1987

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
(CP Rail) Victoria	40,0	Duncan (Sask.)	Voie industrielle
(CP Rail) Wynyard	25,52	Yorkton (Sask.)	Embranchement public
(CN) Fraser	145,4	Prince George (B.-C.)	Voie industrielle
(CN) Watrous	188,35	Saskatoon (Sask.)	Voie d'accès de l'avenue Lorne

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDA1987-199-11198	16 décembre		Rejeter un transfert de services aériens commerciaux de la classe 4 (affrètement), de la classe 9-4 (affrètement international) et de la classe 7 (spécialisés) parce que ces services ont été abandonnés et n'existent plus.
WDR1987-16	WDR1987-341	29 décembre	Ordonner à CP Rail de continuer l'exploitation de la subdivision Kisbey entre Griffin et Weyburn (Sask.) et recommander au ministre des Transports que la <i>Loi sur le transport du grain de l'Ouest</i> soit modifiée afin qu'aucune augmentation du niveau des taux indiqués dans les tarifs des chemins de fer déposés conformément à la partie II de cette loi ne soit acceptable dans le cas d'un changement des distances découlant de l'abandon d'un embranchement.
WDR1987-17	WDR1987-342	29 décembre	Ordonner à CP Rail de continuer l'exploitation de la subdivision Altavan entre Niteku (Sask.) et Manyberries (Alb.), et recommander au ministre des Transports que la <i>Loi sur le transport du grain de l'Ouest</i> soit modifiée afin qu'aucune augmentation du niveau des taux indiqués dans les tarifs des chemins de fer déposés conformément à la partie II de cette loi ne soit acceptable dans le cas d'un changement des distances découlant de l'abandon d'un embranchement.

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDA1987-162-11052	WDR1987-231	31 août	Approuver une requête présentée par la Ville de Thunder Bay (Ont.) en vue de prolonger l'autoroute Harbours au-dessus de la voie du CN.
WDR1987-11	WDR1987-318	23 novembre	Approuver une requête en autorisation de fournir un service avancé d'entraînement au vol, en dépit des objections soulevées par Transports Canada, étant donné que les considérations opérationnelles ne sont pas pertinentes dans l'exercice, par la Commission, du pouvoir discrétionnaire qui lui confère l'article 16 de la Loi sur l'aéronautique.
	WDR1987-319	23 novembre	Ordonner au CN d'abandonner l'exploitation de la subdivision Acadia Valley entre Eyre Junction (Sask.) et Acadia Valley (Alb.) le 31 décembre 1988, sous réserve de l'établissement d'un service de transport de rechange pour répondre aux besoins des producteurs céréaliers de la région.
	WDR1987-321	30 novembre	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Furness entre Epping (Sask.) et Paradise Valley (Alb.) le 30 avril 1988, sous réserve de l'établissement d'un service de transport de rechange pour répondre aux besoins des producteurs céréaliers de la région.
WDR1987-13	WDR1987-321	30 novembre	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Colony entre Rockglen et Killdeer (Sask.) trente jours après la fermeture du silo, ou le 31 décembre 1988, selon la date la plus proche.
WDR1987-14	WDR1987-329	8 décembre	Ordonner à CP Rail de continuer l'exploitation de la subdivision Neudorf entre Rocanville et

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR1987-05	WDR1987-174	10 juillet	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Fife Lake entre Coronach et Big Beaver (Sask.).
WDR1987-176	WDR1987-176	13 juillet	Ordonner au CN de continuer l'exploitation de la subdivision Preceville entre Preceville et Kelvington (Sask.).
WDR1987-08	WDR1987-182	27 juillet	Rejeter une plainte concernant la facturation de frais de rattachement pour le transport du grain de l'Ouest.
WDR1987-06	WDR1987-187	30 juillet	Rejeter la requête relative à un passage inférieur de ferme, mais ordonner à CP Rail et au CN d'éviter de bloquer les passages à niveau de ferme.
WDR1987-07	WDR1987-07	30 juillet	Rejeter la demande de CP Rail visant l'obtention d'une affectation complémentaire de fonds à cause de retards dans l'installation de dispositifs de protection automatisés à un passage à niveau dans Yorkton (Sask.).
WDR1987-09	WDR1987-190	10 août	Approuver une requête de la Ville de Regina relative au déplacement de lignes de chemin de fer de CP Rail et du CN ainsi que de la gare de triage du CN en vertu de la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, sous réserve de certaines conditions.
WDR1987-10		26 août	Ajourner indéfiniment une requête de la Central Western Railway Corporation demandant à la Commission d'adresser à la Cour d'appel un mémoire sur des questions de compétence constitutionnelle.
WDR1987-224	WDR1987-224	27 août	Ordonner au CN de continuer l'exploitation de la subdivision Central Butte entre Moose Jaw Junction et Mawer.

I – Décisions et ordonnances notables, 1987

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR1987-01	WDR1987-005	16 janvier	a) Confirmer l'ordre de l'ingénieur-inspecteur interdisant l'exploitation des trains sur la subdivision Langdon de CP Rail-CN entre Rosedale et East Coulee (Alb.).
			b) Déclarer le CN et CP Rail inadmissibles aux paiements de subventions pendant la période où l'exploitation des trains est interdite.
WDR1987-02	WDR1987-007	16 janvier	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Lac du Bonnet entre Birds Hill et Beausejour (Man.) le 16 février 1987.
WDR1987-03	WDR1987-058	10 mars	Ordonner au CN de ramener de deux fois par semaine à une fois par semaine la fréquence du service de trains de voyageurs entre Edmonton et Waterways (Alb.).
WDR1987-085		28 mars	Ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Crofton sur l'île de Vancouver (C.-B.).
WDA1987-76-10675		6 mai	La Commission a agi de son propre chef à l'égard d'un service aérien commercial de la classe 4 (affrètement), afin de modifier une décision par la suppression de restrictions non compatibles avec les nouvelles politiques relatives aux transporteurs aériens intérieurs.
WDR1987-04		27 mai	Régler un différend entre le CN et deux municipalités en Alberta concernant la hauteur des lignes de télécommunications et la répartition des frais de surélévation des lignes.

APPENDICE A
Division de l'Ouest

I - Décisions et ordonnances notables, 1987	68
II - Abandon d'autres voies Requêtes en instance le 31 décembre 1987	72
III - Embranchements tributaires du transport du grain, 1987-1988	73

A -	Division de l'Ouest.....	67
B -	Comité des transports par chemin de fer.....	77
C -	Comité des transports aériens	105
D -	Comité des transports par eau	117
E -	Comité des transports par véhicule à moteur	121
F -	Comité de révision	123
G -	Direction de la recherche	127

alléguant que le CTCF a commis une erreur de droit et de compétence et qu'il n'a pas respecté les règles de justice naturelle.

Simultanément, la requérante a demandé au Comité de révision de la CCT de revoir la question. La motion présentée devant la Cour est conservée en instance en attendant la décision du Comité de révision.

United Transportation Union c. le CN, le CP et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1313-87

Les Travaillleurs unis des transports, dans un avis introductif d'instance conforme à l'article 28 de la *Loi sur la cour fédérale*, ont déposé en Cour fédérale, le 17 décembre 1987, une requête en vue d'obtenir la révision et l'annulation d'une décision et ordonnance du CTCF datée du 14 décembre 1987 et intitulée *Décision concernant l'exploitation des trains sans fourgon de queue par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique*.
Limitée.

Les Travaillleurs unis des transports fondent leur requête sur les éléments suivants :

- le Tribunal n'a pas observé les principes de justice naturelle ou a, par ailleurs, outrepassé son domaine de compétence;
 - le Tribunal a commis une erreur de droit en prenant la décision ou l'ordonnance;
 - le Tribunal a fondé la décision ou l'ordonnance sur une constatation erronée des faits, effectuée de façon inique ou arbitraire ou sans tenir compte des documents à sa disposition.
- L'affaire est encore en instance.

suppression, dans le tarif CFAE 4536-I, d'une restriction en vertu de laquelle les prix compensatoires minimums contenus dans ledit tarif ne s'appliqueraient pas au transport de l'huile et de la farine de colza depuis Thunder Bay et Armstrong vers l'Est du Canada dans le cas des marchandises destinées aux États-Unis.

La requérante a demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer la question. La motion présentée à la Cour est maintenue en instance en attendant la décision du Comité de révision.

CP Ltée c. la CCT

Cour suprême du Canada

Dans une requête datée du 26 octobre 1987, le Canadien Pacifique Limitée demande

l'autorisation d'interjeter appel d'un jugement de la Cour d'appel fédérale daté du 16 juillet 1987, qui rejette l'appel interjeté par le CP d'une décision, rendue par le Comité de révision le 7 mars 1986, qui a entrainé l'application de taux réduits pour le transport par chemin de fer des viandes en carcasses depuis Lethbridge en Alberta jusqu'à des points situés dans l'Est du Canada.

Cette cause doit être entendue le

25 janvier 1988.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossier : 87-A-409

Le 29 décembre 1986, le CN a présenté au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) une requête en vue d'obtenir l'autorisation

d'abandonner l'exploitation de la subdivision Burford depuis Brantford jusqu'à Tillsonburg North, y compris l'embranchement Norwich, dans la province de l'Ontario.

Le CTCF a tenu une audience sur cette requête et, par l'ordonnance n° R-41264 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) datée du 25 novembre 1987, a déclaré que l'exploitation de l'embranchement Burford n'est pas rentable et continuera vraisemblablement à ne pas l'être, et ordonne au CN, entre autres, de fournir un service ferroviaire entre Brantford et un point situé près de Burford une fois par semaine lorsqu'il existe du trafic à transporter et plus fréquemment lorsque le volume de trafic le justifie. Le CN en a appelé de cette décision devant la Cour d'appel fédérale.

Algoma Central Railway se fonde sur ce qui suit :

- la CCT a commis une erreur lorsqu'elle a décidé qu'il n'existe aucun obstacle juridique à la divulgation aux personnes en cause des renseignements confidentiels de nature financière fournis par la requérante;

- la CCT a commis une erreur en traitant les requêtes présentées par la requérante comme créant un litige ou un quasi-litige entre parties adverses;

- la CCT a commis une erreur en ne protégeant pas le caractère confidentiel de l'information fournie par la requérante.

La cause n'a pas encore été entendue.

Canadien Pacifique Limitée c. la CCT
La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossiers : A-885-87 (CP)

A-886-87 (CN)

Le CN et CP Ltée ont déposé leurs avis d'appel en Cour fédérale les 28 et 29 septembre 1987,

respectivement. L'appel vise un jugement de la Division de première instance rejetant la demande de prohibition des compagnies de chemin de fer relativement à la Phase II du déplacement de la voie ferrée à Regina.

Le CN et CP Ltée ont avisé le tribunal qu'ils ne souhaitent pas que l'appel soit entendu pour le moment. En effet, les points qu'ils entendent soulever dans leur argumentation sont déjà

plaidés devant la Cour dans le cadre d'une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° WDR 1987-09 du 10 août 1987 (la décision relative à la Phase I). Cette cause est donc maintenue en instance.

CSP Foods Ltd. c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossier : 87-A-359

Dans un avis de motion daté du 14 octobre 1987, CSP Foods Ltd. demande l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendu par le CTCF le 16 septembre 1987, rejetant une demande présentée par CSP Foods Ltd. pour obtenir une ordonnance prévoyant la

**Compagnie des chemins de fer nationaux
du Canada c. la CCT**

Cour d'appel fédérale

Dossiers : 87-A-352
A-753-87

Le 28 août 1987, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision, rendue par le

Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 4 mars 1987, qui refuse au CN l'autorisation

d'inclure dans ses demandes de paiement de

subventions à l'égard de la subdivision

Campbellford les coûts liés à l'enlèvement d'un

pont en contre-haut.

La cause est encore en instance.

**Compagnie des chemins de fer nationaux
du Canada c. la CCT**

Cour d'appel fédérale

Dossiers : 87-A-356
A-1025-87

Le 14 septembre 1987, le CN a reçu

l'autorisation d'interjeter appel d'une décision,

rendue par le Comité des transports par chemin

de fer (CTCF) le 3 juin 1987 selon laquelle

l'embranchement Denison est un chemin de fer au

sens de l'article 2 de la Loi sur les chemins de fer.

Le CN fait valoir que la CCT a commis une erreur

de droit ou de compétence pour en arriver à cette

conclusion et que l'embranchement Denison

relève, par conséquent, de sa compétence.

La cause est encore en instance.

**Compagnie des chemins de fer nationaux
du Canada et Canadien Pacifique Limitée
c. la CCT**

Cour d'appel fédérale

Dossiers : 87-A-373 (CN)
87-A-375 (CP)

Dans deux avis de motion datés respectivement

du 8 septembre 1987 (CN) et du 9 septembre 1987

(CP Ltée), les requérantes demandent

l'autorisation d'en appeler de la décision

n° WDR 1987-09 et de l'ordonnance

n° WDR 1987-190 du 10 août 1987, dans lesquelles

le Comité des transports par chemin de fer

approuve conditionnellement la requête

présentée en vue du déplacement de la voie

fermée.

Le CN a demandé la tenue d'une audience

verbale de la requête ainsi que le report de cette

audience jusqu'à ce que les conditions exposées

dans l'ordonnance n° WDR 1987-190 aient été

respectées.

La motion n'a pas encore été entendue.

Atlantic Container Express Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossier : 87-A-384

Dans un avis de motion daté du

25 septembre 1987, Atlantic Container Express Inc.

(ACE) demande l'autorisation d'interjeter appel

de la décision n° 198702, rendue par le Comité de

révision de la Commission canadienne des

transports le 28 août 1987, aux termes de laquelle

l'ordonnance n° R-39045 du CTCF du

14 février 1986 est abrogée et la Compagnie des

chemins de fer nationaux du Canada (CN) est

tenue d'entreprendre une revue immédiate de

tous ses taux en provenance et à destination de

Terre-Neuve et à l'interieur de cette province, afin

de s'assurer que chacun d'eux respecte les critères

énoncés dans la décision n° 1987-02 et, dans les cas

où ils ne correspondent pas aux taux similaires

dans les provinces maritimes, compte tenu des

rajustements de distance, de déposer de nouveaux

taux, conformément à la décision n° 1987-02, dans

les 90 jours suivant la date de cette décision.

Aucune décision n'a encore été rendue

relativement à la motion présentée à la Cour en

vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel.

Algoma Central Railway c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossiers : 87-A-371
A-1071-87

Le 23 octobre 1987, l'appelante, Algoma

Central Railway, a obtenu l'autorisation

d'interjeter appel d'une décision prise par le

Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le

7 août 1987 et ordonnant la divulgation à

certaines personnes d'états financiers

confidentiels fournis à la Commission canadienne

des transports (CCT) par la requérante.

Simultanément, CP Ltée a demandé au Comité de révision de la CCT la révision de l'ordonnance n° WDR 1987-005 et de la décision n° WDR 1987-01. En mai 1987, CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel.

Le 12 août 1987, le Comité de révision de la CCT a déclaré la décision n° WDR 1987-01 sujette à révision à cause d'une erreur de droit; par conséquent, les répétitions pratiques de cet appel nulles. Toutefois, CP Ltée a demandé l'autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision et, plutôt que de retirer cet appel, préfère le laisser devant la Cour et l'ajouter à la demande d'appel de la décision du Comité de révision, advenant qu'il obtienne l'autorisation d'en appeler.

Canadian Transit Company c. 429106 Ontario Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-334
A-882-87

Dans une requête datée du 19 juin 1985, l'appelante, Algoma Central Railway, demande au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT l'autorisation d'acquiescer un fond de terre appartenant à l'intimée, 429106 Ontario Limited, dans le but d'agrandir les abords du pont.

Le CTCF a entendu la requête le 13 mai 1986 et l'a rejetée dans une décision rendue le 5 novembre suivant.

Le 2 décembre 1986, Algoma Central Railway a présenté une requête au Comité de révision de la CCT pour faire réviser la décision prise par le CTCF le 5 mai 1987, qui rejette la requête de révision de la date du 1er avril 1987, le Comité de révision de la CCT a rejeté cette requête.

Le 28 septembre 1987, Algoma Central Railway a déposé devant la Cour un avis d'appel à l'égard de la décision du 1er avril 1987 du Comité de révision de la CCT.

L'appel est encore en instance.

Le 14 septembre 1987, CP Ltée a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision n° 1987-01 rendue par le Comité de révision de la CCT le 12 août 1987 relativement à la demande de paiements de subvention du CP pour l'exploitation de la subdivision Langdon.

La requête de CP Ltée se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'intimée a commis une erreur lorsqu'elle a conclu que le Comité des transports par chemin de fer aurait dû rejeter la requête de la demanderesse en vue de l'abandon de la subdivision Langdon.

- L'intimée a commis une erreur en ne concluant pas que la requérante pouvait demander le paiement d'une subvention et pouvait déposer une requête en abandon en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*.

La motion n'a pas encore été entendue.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-342
A-834-87

Le 10 septembre 1987, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision de la CCT le 5 mai 1987, qui rejette la requête présentée par le CN en vue de la révision d'une partie de l'ordonnance n° R-39889 rendue par le CTCF le 10 octobre 1986.

Cette décision a eu pour effet d'empêcher le CN d'abandonner le transport des marchandises sur un embranchement qui sert également au service voyageurs.

Le CN soutient que le Comité de révision a commis une erreur de droit lorsqu'il a interprété les dispositions d'abandon de l'exploitation d'un embranchement contrairement à la loi et en contravention des règles établies d'interprétation législative.

Cet appel n'a pas encore été entendu.

du Comité des transports aériens (CTA) du 4 avril 1984 dans laquelle le CTA annule le permis de la plaignante. Ce permis a été rétabli le 26 juillet 1985. La plaignante allégué des dommages subis pendant la période où elle n'a pu exploiter son service.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-306
A-498-87

Le Canadien Pacifique Limitée (CP Ltée) et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) détiennent et exploitent conjointement un tronçon de voie ferrée connu sous le nom de subdivision Langdon de CP Ltée, depuis Rosedale jusqu'à East Coulee, dans la province de l'Alberta. En octobre 1986, un ingénieur-inspecteur de la Commission canadienne des transports (CCT) a reçu l'ordre de procéder à une inspection de cette ligne commune et de présenter un rapport. En vertu de l'article 224 de la *Loi sur les chemins de fer*, si, de l'avis d'un ingénieur-inspecteur, il y a danger à faire circuler des trains sur un chemin de fer ou sur une partie de chemin de fer, cet ingénieur peut, par avis écrit, interdire immédiatement la circulation de tout train sur ce chemin de fer ou sur cette partie de chemin de fer. Pareil avis a été donné le 17 octobre 1986.

Le 27 octobre 1986, le CTCF a demandé au CN et à CP Ltée de présenter un mémoire sur la question de savoir si le droit de demander une subvention en vertu de l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer* persiste pendant toute période au cours de laquelle est interdite la circulation des trains sur une voie ferrée en vertu d'une ordonnance prise par un ingénieur-inspecteur sous forme d'un avis donné conformément à l'article 224 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le CP dit conserver son droit à une subvention en vertu de l'article 256 de la *Loi sur les chemins de fer*. Il soutient que le paragraphe 256(2) qui stipule «lorsqu'une ligne de chemin de fer non rentable, ou tout tronçon de celle-ci, sont exploités au cours d'une période de réclamation, la compagnie exploitante peut déposer une demande de dédommagement» prévoit clairement qu'une demande peut être présentée lorsqu'une ligne de chemin de fer non rentable est exploitée. De l'avis de CP Ltée, bien que

«Lorsque le CTCF a pris une décision dans cette affaire, il a arrêté que le droit de présenter une demande, au paragraphe 256(2) de la *Loi sur les chemins de fer*, se limite à la période au cours de laquelle la voie est exploitée «au cours d'une période de réclamation». Dans sa décision, le CTCF indique : «La compagnie ferroviaire n'aurait droit aux subventions que lorsqu'elle a le droit et l'obligation acquis d'exploiter la voie d'embranchement». Par conséquent, le CTCF conclut ce qui suit :

«Toutefois, comme dans le cas présent, lorsque les compagnies ferroviaires sont obligées d'exploiter un bien non rentable, mais ont été privées du droit juridique d'exploiter ce bien à cause d'une mesure prise par une autorité supérieure tel un ingénieur-inspecteur, elles n'ont plus droit aux subventions».

Dans sa décision, le CTCF reconduit également l'ordonnance de l'ingénieur-inspecteur interdisant la circulation de trains sur la subdivision Langdon entre Rosedale et East Coulee.

CP Ltée a demandé l'autorisation d'interférer appel de cette ordonnance portant le n° WDR 1987-005 ainsi que de la décision n° WDR 1987-01, toutes deux datées du 16 janvier 1987, parce que le CTCF a présument commis une erreur de droit et de compétence en concluant que le tronçon commun a cessé d'être exploité au cours de la période de réclamation visée, à compter du 24 octobre 1986.

«En outre, cette position s'appuie sur la façon dont la Commission établit les pertes réelles aux termes de l'article 256. Les pertes réelles établies par la Commission se rapportent aux frais afférents à de nombreux aspects de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, dont le train et la voie ne constituent qu'une partie. Parmi les autres articles de coûts, on trouve : entretien et dépréciation, frais de carburant et de salaires hors-voie, administration générale, taxes et assurances.»

déclare ce qui suit :

Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel (Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CTC et le CN).

L'autorisation d'interjeter appel a été agréée le 26 avril 1984, et l'appel est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-366
A-70-86

CP Ltée a déposé en octobre 1985 une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-38529 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 2 octobre 1985, relativement à la capitalisation des coûts de remontage des locomotives. Selon CP Ltée, cette ordonnance dépasse les pouvoirs du CTCF en ce qu'elle est rédigée de la même façon que l'ordonnance n° R-34836 que la Cour d'appel fédérale a annulée le 27 juin 1985 parce qu'elle dépassait la compétence du CTCF. En effet, seule la CCT a le pouvoir d'édicter des règlements.

CN c. la CCT et la Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 84-A-311
A-806-84

CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel en novembre 1982, mais l'affaire est encore en instance aujourd'hui.

CP Ltée soutient que le Comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans importance dans son interprétation des articles applicables de la LCF et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. La compagnie ferroviaire estime que l'article 252 et les articles suivants de la LCF l'autorisent à être remboursée pour les pertes qu'elle a subies du fait qu'elle est tenue d'exploiter des embranchements non rentables. Selon CP Ltée, ces articles n'ont aucunement pour objet de trancher les questions liées à la propriété des actifs, et le fait que ce soit le gouvernement fédéral qui ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

L'appelante, le CN, dont la requête en autorisation d'interjeter appel a été appuyée par CP Ltée, a soutenu que :

1. Le CTCF a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la Partie II de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO).

2. Le CTCF a commis une erreur en acceptant la requête initiale que l'intimée, en l'occurrence la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO, et il a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas à la requérante un délai suffisant dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

3. Le CTCF a commis une erreur en tranchant la requête que l'intimée, la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la

L'appelante a également avancé que l'ordonnance n° 1985-CCT-7 du 17 septembre 1985, dans laquelle la CCT cherche à adopter et à mettre en application une Classification uniforme des comptes, n'est pas valable en ce qu'elle est trop ambiguë, vague et sans effet, et elle ne se conforme pas aux dispositions de la Loi sur les textes réglementaires.

Cet appel doit être entendu le 21 janvier 1988.

F.J. Turner et Turn-Air Ltd. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier : T-859-86

La plaignante a déposé, le 3 avril 1986, sa déclaration réclamant des dommages presumed avoir été entraînées par la décision n° 1984-A-130

demande de subvention présentée conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique et au règlement pertinent, à l'égard du transport de marchandises.

Le point de droit en cause est le suivant : le CTVM a-t-il commis une erreur de droit lorsqu'il a exigé, comme condition du versement de subventions à l'appelante, la présentation de preuves supplémentaires relativement à la destination finale des marchandises de l'appelante?

Cet appel doit être entendu le 2 février 1988.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-332

Le 28 octobre 1987, la requérante a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-394 14, prise par le Comité des transports par chemin de fer le 28 mai 1986, qui ordonne le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza. La requérante soutient que la CCT a outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 82-A-55
A-1259-82

Cette affaire se rapporte à la décision du 7 mai 1982 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) refusait à CP Ltée la permission de réclamer des coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, dans le but de fixer des subventions ou des taux conformément à la Loi sur les chemins de fer (LCF).

Le CTCF a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins de subventions et à toute autre fin que le Comité juge appropriée, il s'ensuivrait que le gouvernement recevrait, en vertu d'un

n'ayant pas conclu que le Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la Loi sur les chemins de fer, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs.

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 85-A-369
A-237-86

Le 4 avril 1986, CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision le 16 octobre 1985. L'appelante soutient que la CCT a commis les erreurs suivantes :

1. Elle n'a pas étudié à fond la requête en révision datée du 28 juin 1985, comme lui prescrit de le faire l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, et elle a déclaré que les questions soulevées dans ladite requête ne sont pas visées par les motifs de révision prévus à l'article 63 de cette loi.

2. Elle a statué que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis une erreur en ordonnant à la requérante de faire refroidir l'eau potable à une température de 42 °F ou moins.

3. Elle n'a ni révisé ni annulé l'ordonnance

concernant l'eau potable et elle a fondé sa décision ou son ordonnance sur une conclusion de fait erronée à laquelle elle est arrivée avec entêtement et caprice, sans étudier les documents qui lui avaient été présentés.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Transport Moreau Inc. c. Comité des transports par véhicule à moteur et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-317
A-292-86

Le 5 mai 1986, la requérante a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) le 27 février 1986, qui rejette une

Varier, celle-ci demanda d'abord au Comité de révision de la CCT de suspendre l'exécution de ces ordonnances durant le temps nécessaire pour que la Cour d'appel fédérale se prononce sur ses requêtes en suris d'exécution et en autorisation d'interjeter appel.

Le Comité de révision rejeta la requête de suspension d'exécution et la Cour d'appel fédérale fit de même, mais la requête en autorisation d'interjeter appel fut accordée et en octobre 1985, la ville de Vanier a donné avis qu'elle interjetait appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, des ordonnances n^{os} R-38325 du 11 juillet et R-38335 et R-38336 du 12 juillet 1985 du CTCF dans les termes suivants : « Ces ordonnances sont-elles valides eu égard aux dispositions de l'article 53 des Règles générales de la Commission canadienne des transports? »

La cause est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 84-A-358
A-263-85

L'appelante, CP Ltée, fait valoir que dans l'ordonnance n^o R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en statuant que les taux spéciaux de manœuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu du paragraphe 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP Ltée, cette décision va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. L'appelante avance également que le CTCF a commis une erreur en ne voyant pas que l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que même si cette ordonnance générale ne visait pas Montréal-Est, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manœuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

Le CN soutient que l'appelante n'a pas réussi à se montrer une cause défendable, et elle a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la CCT ne s'est pas prononcée.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 1^{er} mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP Ltée a déposé son avis d'appel dans lequel elle ajoutait que le CTCF avait commis une erreur de droit en

prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la CCT n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appelantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF), la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de la première

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé au CN et à CP Ltée une entente tronc à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations du CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la LCF traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale* avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la CCT n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. En 1984, la CCT s'est vu accorder l'autorisation d'intervenir dans ces appels.

L'affaire était en instance à la fin de 1987.

Corporation municipale de la ville de Vanier c. CN, la CCT et VIA Rail Canada Inc.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-353
A-778-85

À la suite des ordonnances n^{os} R-38325, R-38335 et R-38336 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, lesquelles en substance permettaient à CN de procéder à la construction d'une deuxième voie principale dans la ville de

La requérante avait simultanément demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer l'affaire. Dans une décision datée du 26 février 1987, le Comité de révision de la CCT a reconduit la décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 juin 1986.

Le 11 mars 1987, CP Ltée a demandé à la Cour fédérale d'étudier la motion qu'elle avait présentée en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel. La Cour a accordé le droit d'appel à CP Ltée le 3 avril 1987.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-323
A-509-86

Conformément à l'autorisation d'interjeter appel qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP

Ltée en appelle de l'ordonnance n° R-39175 prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer pour autoriser une augmentation des frais des manoeuvres inter-service à Montréal (QC). La requérante allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites suivant les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises; et
- la décision rendue le 17 septembre 1985 par le Comité de révision.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CN c. la CCT, CP Ltée et Union Caribde Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-364
A-551-86

La requérante, le CN, en vertu d'une autorisation d'interjeter appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision du 6 juin 1986. Le CN soutient que ledit Comité a commis une erreur de droit et de compétence en ayant conclu que les taux spéciaux de manoeuvre

du CN régissant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires (article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF)) et en ayant ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et que, par conséquent, cette loi doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi sur l'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur l'acheminement du grain et de la farine jusqu'à l'Est du Canada, et que l'article 23 de la LNT, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF, qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP Ltée, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête en autorisation d'interjeter appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manoeuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manoeuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd. CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers : 17498 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer a ordonné l'abandon de 14 kilomètres de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires

On prétend que la CCT a débordé le mandat de l'enquête et outrepassé ses compétences en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* en ordonnant l'installation d'enregistreurs d'événements à bord des locomotives.

La requête en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel a été rejetée le 5 mars 1987 dans une ordonnance de la Cour d'appel fédérale.

CP Ltée c. VIA Rail Canada Inc. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-359
A-10-86

Le 29 novembre 1985, CP Ltée (la requérante) a obtenu l'autorisation d'en appeler d'une décision

rendue le 27 août 1985 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). Cette

décision interprète un accord conclu entre CP Ltée et VIA Rail où il est fait état des modalités selon

lesquelles l'appelante doit assurer certains services à VIA Rail dans le cadre de l'exploitation de ses

services voyageurs. Une des clauses prévoyait que tout différend qui découlerait de l'accord devait

être réglé par voie d'arbitrage. Nonobstant ces dispositions, CP Ltée estime que le CTCF s'est

attribuée la compétence réservée à l'arbitre en rendant sa décision du 27 août 1985.

Le 30 octobre 1987, la Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel.

CN c. la CCT CP Ltée c. la CCT

Cour fédérale - Division de première instance
Dossiers : T-2153-86 (CN)
T-2154-86 (CP)

Les compagnies de chemin de fer en cause ont déposé des requêtes pour que soit prise une

ordonnance prohibitive interdisant à la CCT d'étudier la requête présentée par la ville de

Regina en vue du déplacement de certaines installations que possèdent et exploitent les

requérantes, en alléguant qu'il n'est pas de la compétence de la CCT d'étudier une requête de

déplacement de voies de Regina - Phase II. communément appelée la requête en

La motion a été entendue une première fois le 7 octobre 1986 et, en décembre, la Cour

demande de poursuivre l'argumentation

concernant la compétence de la Division de première instance.

La motion est revenue devant la Cour le 24 juin 1987, et l'appel a été rejeté dans un jugement rendu le 14 juillet 1987.

Postes Canada c. Federal Express Co. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 83-A-379
A-551-84

Cet appel découle de la décision n° 7700,

rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (CTA), qui modifie le permis de

la Federal Express Co. en vue de permettre à cette dernière d'étendre ses services aériens

commerciaux transfrontières. L'autorisation d'interjeter appel de cette décision a été accordée

le 23 février 1984.

L'appel a été entendu le 15 juin 1987 et le tribunal, dans un jugement rendu le 29 juin 1987,

a ordonné au CTA d'examiner à nouveau la demande.

Appels en instance en 1987

CP Ltée. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-336
A-237-87

La requérante en appelle de la décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le

23 juin 1986, aux termes de laquelle la Commission déclare un certain passage à niveau de la

requérante comme étant un passage de ferme en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de*

fer. La requérante soutient que la CCT a commis une erreur de droit, c'est-à-dire que :

- les conditions préalables à l'exercice par la Commission de la compétence présumée en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer* étaient totalement inexistantes; et que, par le fait même,

- la Commission a perdu toute compétence à contrevenir aux règles d'équité et de justice naturelle.

28 août 1987, le Comité de révision de la CCT a rendu dans cette affaire une décision en faveur de l'appelante. Cette dernière a par conséquent retiré son appel le 20 novembre 1987.

Ruth Adelia c. la CCT

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier : T-2493-85

En mai 1985, Air Canada a refusé que la partie

demanderesse, une personne handicapée, monte à bord d'un vol Regina – Ottawa. Un représentant d'Air Canada a avancé que la demanderesse

n'était pas en mesure de prendre soin d'elle-même et que les dispositions du tarif applicable d'Air Canada exigeaient que cette personne soit accompagnée. Comme la demanderesse

voyageait seule, Air Canada lui a refusé l'embarquement. En novembre 1985, la

demanderesse a intenté une action pour demander à la Cour fédérale d'intervenir et de rejeter ces dispositions particulières du tarif d'Air

Canada. Le 9 mai 1986, une requête était déposée auprès du Comité des transports aériens (CTA)

pour demander la suspension ou l'annulation du permis d'Air Canada, ainsi que le remplacement du tarif de ce transporteur pour que soit reconnu

le droit des personnes handicapées à déterminer elles-mêmes dans quelle mesure elles sont

suffisamment autonomes pour prendre l'avion. Le CTA, dans sa décision n° 10205 du

4 novembre 1986, a approuvé en partie la requête en reconnaissant que la clause en cause du tarif du

Règlement sur les transporteurs aériens, et il a enjoint le transporteur d'adopter une nouvelle

régle tarifaire qui accepte la détermination d'autonomie fournie par une personne

handicapée. L'appelante a donc retiré son appel en Cour

fédérale le 7 janvier 1987.

British Airways PLC c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-367

Le 10 août 1987, British Airways PLC a déposé en Cour fédérale un avis de motion demandant l'autorisation d'en appeler de la décision du

Comité des transports aériens, datée du 9 juillet 1987, rejetant une proposition de

modification de tarif de British Airways. Le 1er octobre 1987, British Airways a retiré son

Appels tranchés en 1987

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-322
A-515-86

Le 13 août 1986, l'appelante s'est vue autorisée à interjeter appel de la décision rendue le

7 mars 1986 par le Comité de révision, selon laquelle il n'y a pas lieu de réexaminer

l'ordonnance n° R-38526 prise le 1er octobre 1985 par le Comité des transports par chemin de fer,

laquelle met en vigueur des taux inférieurs pour le transport des quartiers de viande par chemin de

fer de Lethbridge (Alb.) vers l'Est du Canada. La Cour d'appel fédérale a rejeté l'appel le

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-363

Dans un avis de motion daté du 21 novembre 1986, la requérante demande l'autorisation d'en appeler de l'ordonnance n° R-3915 rendue par le

Comité des transports par chemin de fer le 23 octobre 1986. Cette ordonnance donne suite à

certaines recommandations formulées par le Comité dans son rapport d'enquête sur la collision d'un train de voyageurs de VIA Rail et d'un train

de marchandises du CN, communément appelée la collision de Trudel.

Appel retiré en 1985

Norfolk and Western Railway Co. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 85-A-301

En janvier 1985, la Norfolk and Western Railway Co. a déposé une requête, en vertu du

paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), en vue d'obtenir l'autorisation

d'interjeter appel d'une décision rendue le 13 décembre 1984 dans laquelle le Comité des

transports par chemin de fer ne refusait pas le projet proposé par le CN et CP Ltée d'acheter, à

part égale de la Consolidated Rail Corporation, la Canada Southern Railway Company, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company.

Le 13 août 1985, l'appelante, Norfolk and Western Railway Co., a retiré cet appel.

(Par suite d'une erreur, le rapport annuel de 1986 indiquait que cette cause n'avait encore fait l'objet d'aucune décision quand, en fait, l'affaire avait été tranchée depuis le 13 août 1985.)

Appels retirés en 1987

CP Ltée c. la CCT et Columbia Containers Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 83-A-342
A-1203-83

Le 5 août 1983, le Canadien Pacifique Limitée (CP Ltée) a reçu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision du Comité des transports par

chemin de fer (CTCF) datée du 14 avril 1983 lui ordonnant de modifier ses tarifs de surstarie et accordant à Columbia Containers Ltd. (Columbia)

une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant à l'annexe I de la *Loi sur les grains du Canada*.

Le 4 mai 1987, l'appelante, CP Ltée, a retiré cet appel.

Transports Spérbel Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 82-A-332
A-98-83

Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spérbel Inc. à interjeter appel d'une

décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur le 18 décembre 1981 qui rejetait

certaines demandes de subventions déposées par Spérbel parce que cette dernière ne détenait pas

le permis, de la Commission des transports, du Québec requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé

les dites demandes de subventions.

Le 4 juillet 1987, l'appelante, Transports Spérbel, a retiré son appel

Le Procureur général pour Terre-Neuve c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-316

Dans un avis de motion daté du 18 mars 1986 est demandée l'autorisation d'interjeter appel de

l'ordonnance n° R-39045 prise par le Comité des transports par chemin de fer le 14 février 1986

d'établir le CN d'appliquer certains critères pour enjoincre le CN d'appliquer certains critères

taux de transport des marchandises par d'établissement des coûts à la détermination des

conteneurs en direction et en provenance de Terre-Neuve. Le requérant soutient que la CCT a

commis une erreur de droit en concluant que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* n'est

pas assujéti aux Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et en ordonnant à CN de

déposer des tarifs- marchandises à l'égard du transport par conteneurs à destination et en

provenance de Terre-Neuve, conformément aux dispositions dudit article 276.

Le requérant a ultérieurement demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer cette

question. Le requérant a ultérieurement demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer cette

question. Le requérant a ultérieurement demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer cette

Les mouvements intrarégionaux sont également régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux camionneurs et aux transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit du territoire choisi. Les transporteurs intéressés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La Direction fait aussi la vérification externe des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Les paiements autorisés pour la période à l'étude comparativement à ceux de l'année civile 1986 figurent à l'appendice E.

Direction des subventions selon les prix

Cette Direction est chargée des responsabilités qui relèvent auparavant de la Section des subventions de la Direction de l'exploitation et des tarifs; elle continue d'administrer certains aspects du mandat de la Commission en vertu des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur les chemins de fer ainsi que des règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique.

- *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*

Voitée en 1927 à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie du Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la Loi sous le nom de «territoire choisi». Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en fait pas partie, toutefois.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés au CN et, pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

- *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*
Cette loi, en vigueur depuis 1969, accorde une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant leurs frais de transport pour les mouvements de marchandises effectués entre des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.
L'article 3 de la Loi autorise le versement de paiements aux camionneurs qui acheminent des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont analogues à celles que reçoivent les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.
L'article 6 de la Loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs ou les destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.
Le versement des paiements se fait suivant des règlements établis par décret qui, à l'heure actuelle, prévoient des versements aux transporteurs pour le trafic vers l'Ouest à partir de la région et le transport entre les points situés dans le territoire choisi.
En vertu du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, les camionneurs qui détiennent un certificat d'admissibilité reçoivent, pour la partie du transport effectuée à l'intérieur du territoire choisi, une subvention correspondant à 30 p. 100 des recettes touchées à l'égard des mouvements de marchandises vers l'Ouest.
Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'Ouest et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué des réductions tarifaires pour les mouvements en question.

ferroviaires. Un rapport final est attendu au début de 1988.

Direction des subventions selon les coûts

Cette Direction verse les subventions conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO); détermine et recommande les paiements à verser, à titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires; assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques; coordonne la rationalisation des voies ferrées et des services voyageurs; mène annuellement des enquêtes sur les montants que le CN et CP Rail exigent de VIA Rail; établit des prévisions de coûts pour

déterminer les niveaux des tarifs-marchandises; et entreprend des projets spéciaux relatifs aux coûts selon les besoins.

Au cours de l'année, la Commission a encore donné son appui financier aux embranchements non rentables et aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail.

Une part appréciable des ressources de la Direction a été consacrée à l'étude en temps opportun des demandes de subvention aux termes de la LTGO présentées mensuellement par le CN, CP Rail et BC Rail Ltd. Également, les réclamations mensuelles de Central Western Railway ont été vérifiées, et des paiements d'un montant de 2 358 254 \$ ont été recommandés à l'Office du transport du grain pour imputation à la caisse de réserve des améliorations du réseau. Une vérification additionnelle des factures présentées par le CN, CP Rail, BC Rail et Central Western Railway dans le cadre de l'entente du programme d'aide spécial pour les mois d'août à novembre a été faite au nom du ministre de l'Agriculture et du ministre des Transports. Des paiements de 25 013 550 \$ ont été recommandés.

La Direction a également entrepris la vérification des statistiques présentées par le CN et CP Rail dans le cadre du système de connaissances sur lequel reposent les paiements versés en vertu de la LTGO.

Au titre du programme d'audiences sur les embranchements instauré en juillet 1981, cinq audiences publiques ont eu lieu en 1987 au sujet de requêtes en abandon d'embranchement. Des examens de dossier sans audiences ont été faits à l'égard de 31 autres requêtes en abandon d'embranchement; dix d'entre eux ont été traités par la Division de l'Ouest. Trente-quatre

nouvelles requêtes visant l'abandon de 35 embranchements ont été déposées par les compagnies de chemin de fer en 1987, dont neuf à l'égard de lignes des Prairies. En 1987, 46 décisions et ordonnances ont été rendues au sujet des demandes d'abandon d'embranchements, dont 14 par la Division de l'Ouest.

Les ordonnances et les décisions prises en 1987 à l'égard de requêtes en abandon d'embranchements et les requêtes non réglées en date du 31 décembre 1987 sont détaillées dans les appendices B-II et B-III du présent rapport.

À la demande du ministre des Transports, la CCF fait annuellement enquête sur les montants que le CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. La Direction a terminé sa vérification des charges de travail du CN et de CP Rail, ce qui a été combiné aux résultats des vérifications de la Direction de l'analyse financière afin de calculer les frais totaux de 368,4 millions de dollars imputés à VIA Rail par les sociétés ferroviaires en 1985. Les résultats de l'enquête de la Commission ont été signalés au Ministère le 31 mars 1987 en ce qui concerne les coûts totaux du réseau et les coûts par fonction principale, et le 4 mai 1987, en ce qui concerne les coûts par service de trains de voyageurs. Étant donné l'examen par le CCF des frais facturés à VIA par le CN et CP Rail, les résultats de l'enquête pour les frais facturés pour 1985 étaient considérés provisoires. En outre, la Direction a achevé au cours du deuxième semestre de l'année la plupart des calculs des frais, y compris les frais de manoeuvres inter-service, que le CN et CP Rail peuvent imputer à VIA Rail au titre de l'exploitation en 1986.

Conformément à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Direction a établi les taux minimums compensatoires pour le transport des marchandises compensatoires minimums pour le transport des produits de colza.

La Direction de l'analyse financière est responsable de la détermination des indices des prix de la surveillance des investissements des compagnies de chemin de fer, conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. La détermination des indices des prix comprend la prévision des coûts ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest pour la campagne agricole 1987-1988. Ces coûts servent de base à l'établissement du nouveau barème des taux pour le transport du grain assujéti à la LTGO. Cette responsabilité comprend la désignation annuelle des embranchements de l'Ouest qui sont tributaires du transport du grain. La surveillance des investissements des compagnies de chemin de fer suppose les tâches annuelles suivantes :

- s'assurer que les compagnies de chemin de fer publient leurs investissements de l'année précédente et leurs plans d'investissement pour l'année en cours et les années subséquentes, vérifier les rapports de leurs investissements de l'année précédente. Les conclusions sont transmises au ministre des Transports lequel peut, compte tenu de celles-ci, retenir les versements de fonds aux compagnies de chemin de fer.

La Direction s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification; elle a, par exemple, examiné les éléments liés à la comptabilité et d'ordre financier des frais imputés à VIA Rail en 1986 par le CN et CP Rail. Elle a poursuivi sa révision des livres des sociétés ferroviaires afin de les adapter à la CUC ainsi que la révision des méthodes d'établissement de requêtes en révision de taux d'amortissement. Au nombre des autres activités entreprises en 1987 figurent l'identification et la solution des questions de comptabilité sur une base permanente, y compris l'examen des méthodes du CN relatives à l'attribution de l'actif fixe par centre de coûts géographique.

La Direction a participé à l'audience publique sur le déplacement des voies à Regina. Plus précisément, son personnel a donné aux commissaires et à l'avocat de la Commission des avis sur des questions de finance, de comptabilité et de fiscalité. La décision a été rendue le 10 août 1987.

La Direction joue un rôle de premier plan dans la révision de la formule de calcul de mise à jour des taux de location d'équipement. Des discussions continuent, au niveau du Comité technique, avec des représentants des compagnies

de chemin de fer et de la Fédération canadienne des municipalités. Le Comité a approuvé une révision des taux d'équipement à la fin de 1987. Le travail dans ce domaine se poursuivra en 1987. Un élément important de l'application de la décision sur la méthode d'établissement du coût en capital (1985) est la détermination des besoins en capital (1985) de roulement du CN et de CP Rail. Cela suppose de cerner les avances et les retards des sociétés ferroviaires en ce qui concerne la perception des recettes et le paiement des dépenses, et de calculer les niveaux d'inventaire appropriés. Les taux des coûts de capital du CN et de CP Rail en 1986 ont été approuvés par le Comité en décembre 1987.

De plus, la Direction a entrepris et terminé, tôt en 1987, une révision des coûts de la BC Rail pour le transport du grain en vertu de la LTGO et procédé à la détermination des coûts de la Central Western Railways pour ce transport pour la campagne agricole 1986-1987. Ce travail est presque terminé.

La Direction a fini le calcul des coûts unitaires pour 1985 et l'achève pour 1986. Ces coûts servent dans tous les calculs du prix de revient en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi nationale sur les transports* et de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Suite à la requête du 27 octobre 1986 de VIA Rail demandant l'examen, par le CTCF, de questions particulières d'établissement du prix de revient des services ferroviaires, le CTCF a approuvé, le 17 décembre 1986, le mandat d'un groupe de travail technique chargé d'examiner ces questions. Ce groupe de travail est formé de représentants de VIA Rail, du CN, de CP Rail, d'Algoma Central Railway (compagnies de chemin de fer de catégorie II), des coopératives céréalières, de Transports Canada et des provinces. Il a tenu des réunions ont été mis sur pied pour traiter de certaines questions d'établissement des coûts

Section des études de l'exploitation

d'identification des points d'expédition au Canada, qui est utilisé par l'industrie canadienne des transports. Il a aussi mis sur pied deux nouveaux systèmes automatisés qui facilitent la production des ordonnances du CTCF sur les taux compensatoires minimums applicables aux produits de colza et qui rendent plus efficaces les vérifications sur place menées aux termes de la LTGO.

En 1987, le personnel de la Section a fait une évaluation de la situation financière du service d'autocars Roadcruiser de TerraTransport, suite au dépôt d'une nouvelle augmentation du tarif passagers, laquelle est d'ailleurs entrée en vigueur ultérieurement.

En 1987, cette Section s'est occupée principalement de déterminer les niveaux minimums des taux compensatoires applicables aux produits du colza Canola, de mettre sur pied, de tenir à jour et d'utiliser une base de données sur la circulation, d'entreprendre de la recherche et des études sur les répercussions des mesures législatives proposées en vue de la déréglementation des transports, et enfin, de procéder à des études de faisabilité en méthodologie proposées en vertu de la LNT de 1987.

Conformément au décret CP 1976-894, la Section des études de l'exploitation a préparé l'ordonnance annuelle, datée du 16 décembre 1987, ainsi que trois ordonnances supplémentaires, prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires du mouvement des produits du colza Canola pour 1986; ces ordonnances ont été prises par le CTCF.

La banque de données exhaustives sur la circulation établit, sur plusieurs années, les mouvements ferroviaires à l'intérieur, vers l'extérieur et à destination du Canada ainsi que les mouvements routiers subventionnés en provenance des provinces de l'Atlantique. Elle a été consultée à 40 reprises par différents organismes fédéraux, provinciaux et privés. Les données ont servi principalement dans le cas de plaintes, de requêtes et d'études au sein de la Commission, entre autres dans les questions reliées à la *Staggers Rail Act* de 1980 des États-Unis et à la LTGO, mais également dans des projets comme la réponse aux demandes de données provenant, d'une part, de Statistique Canada sur une publication de transport ferroviaire et une étude sur les marchandises dangereuses, d'autre part, d'Approvisionnement et Services dans le cadre de son étude sur l'attribution des recettes d'imposition pour l'utilisation des wagons-trémies.

La Section a participé à deux études de faisabilité dont l'une portait sur la viabilité d'un système de dépôt électronique des contrats confidentiels et des tarifs visés par l'article 18 de la LNT de 1987 et l'autre, sur la mise au point d'une méthode de calcul des prix de ligne concurrentiels conformément à la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

Le personnel a de plus poursuivi la tenue, la mise à jour et la préparation d'un manuel révisé du Code unifié des localités desservies, système

promotionnelles «à très bas prix» de Via Rail porté à l'intérêt public. Le rapport a été distribué aux diverses parties intéressées pour commentaires ont retiré leur appel. En septembre, les requêtes présentées par Voyageur Inc. aux termes de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, relativement aux tarifs voyageurs réguliers et aux tarifs promotionnels offerts par Via sur certains itinéraires au Québec. En décembre, le Comité a annoncé qu'il avait décidé que les tarifs en litige ne portaient aucunement préjudice à l'intérêt public.

Section des études des tarifs

Cette Section s'occupe principalement d'analyser, de vérifier et de documenter les tarifs de marchandises et de voyageurs et de rédiger des rapports à ce sujet. Ces documents seront utilisés internes sur les requêtes et les plaintes effectuées par la Direction de l'exploitation et des tarifs.

La Section a pris part à l'établissement des ordonnances annuelles, destinées à l'approbation du CTCF, prescrivant les taux compensatoires minimaux de 1986 et de 1987 pour le transport de produits du colza Canola, conformément au décret CP 1976-894.

La Section a participé à l'enquête sur une requête déposée par Voyageur Inc. en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer* en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel d'une augmentation de tarif voyageurs imposée par Via. La requête a ultérieurement été rejetée.

Elle a également participé à l'élaboration d'un règlement concernant le dépôt et la publication des tarifs de transport des marchandises par chemin de fer, des prix convenus, des contrats confidentiels et de leurs résus non confidentiels, aux termes de l'article 155 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, en prévision de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Au cours de l'année, le personnel de la Section a fait enquête sur bon nombre de plaintes au sujet de questions relatives aux tarifs-voyageurs et aux tarifs-marchandises et a préparé des rapports sur les tarifs de transport de marchandises, à l'intention du Bureau de la réforme des règlements économiques.

En 1987, les employés de la Section ont participé à l'élaboration d'un nouveau règlement sur l'interconnexion. Après avoir rencontré diverses parties intéressées, ils ont proposé des modifications au projet de règlement de sorte que la transition au nouveau régime législatif se fasse sans heurts.

Le personnel de la Section a prêté main-forte au Comité des transports par chemin de fer dans l'examen d'appels interjetés en vertu de l'article 47 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* relativement aux taux «variables» imposés pour l'expédition du grain. Le CN avait convenu avec six compagnies céréalières de réduire ses taux de 1,50 \$ par tonne au cours de la campagne agricole 1987-1988 pour le transport du grain provenant de 47 points d'origine dans l'Ouest canadien, sous réserve de certaines conditions. Ces ententes ont suscité une forte opposition, si bien que le CTCF a décidé de tenir des audiences publiques en mars à Winnipeg, Regina, Saskatoon et Edmonton. En avril, le Comité a annoncé qu'il avait décidé d'autoriser les taux inférieurs pour la campagne agricole 1987-1988, à condition que la réduction proposée par le CN s'applique à tous les points qui remplissent les conditions énoncées dans les ententes.

En décembre, la CCT a reçu de 21 expéditeurs des avis l'informant qu'ils avaient conclu des ententes avec le CN et/ou CP Rail relativement à des taux réduits pour la campagne agricole 1988-1989.

La Section a aussi secondé le CTCF lors d'une audience publique dont le but était de savoir si le CTCF pouvait continuer d'exiger le respect de ses ordonnances prescrivant que les taux marchandises applicables au transport de la pâte de bois demeurent égaux entre les points d'origine de l'Ouest canadien et du nord-ouest de la côte du Pacifique aux États-Unis. À l'issue de l'audience tenue à Vancouver en mars, le CTCF a conclu qu'il était dorénavant impossible de connaître la structure tarifaire des E.-U., compte tenu du nouveau régime de réglementation adopté par ce pays. Ayant donc décidé que ses ordonnances de tenaient plus, le Comité les a abrogées.

Le personnel de la Section a également produit un rapport pour le CTCF concernant un appel déposé par Greyhound Lines Canada Ltd. et Eastern Canada Greyhound Ltd. en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*. Ces compagnies soutenaient que certains tarifs

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à la réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

En outre, la Direction de l'exploitation et des tarifs donne des avis techniques à Transports Canada dans le cadre d'études sur les politiques liées aux problèmes des tarifs marchandises intérieurs et internationaux.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des subventions

Les responsabilités de cette section sont passées à la Direction générale des subventions au transport le 1^{er} octobre 1987. Les activités de la section du contrôle des tarifs sont par conséquent traitées dans la partie du rapport portant sur la nouvelle Direction générale.

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette Section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la Loi sur les chemins de fer, à la Loi sur les transports, à la Loi nationale sur les transports (LNT), à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et aux règlements de la Commission.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette Division procède à des recherches et à des analyses destinées à aider les comités et les directions de la CCT dans l'exercice des fonctions qui leur sont dévolues. La Division répond aussi aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des administrations municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette Section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

LA DIRECTION DE LA RECHERCHE a été dissoute en 1987. Transports Canada a pris en charge ses fonctions et la majorité de son personnel au mois d'avril 1987. Les employés restants ont été affectés à d'autres postes de la CCT en prévision de la transition à l'Office national des transports. Avant la cessation graduelle de ses activités, la Direction a continué à fournir l'appui de son personnel en vue du transfert des régimes de réglementation de la Commission à l'Office national des transports. Quelques rapports de recherche et documents de travail ont été publiés entre janvier et avril 1987, pour terminer la recherche entreprise en 1986. Les titres de ces documents figurent à l'appendice G.

Transport des personnes handicapées

La Commission a un Bureau du coordonnateur du transport des personnes handicapées, lequel s'occupe de la coordination des activités et fournit aide et conseils aux comités modaux, de façon suivie, sur toute question liée au transport de ces personnes. En plus de faire des études sur le nombre de personnes handicapées au Canada et sur leurs besoins en matière de transport, le Bureau du coordonnateur a participé à des études sur diverses questions particulières.

Le Bureau a continué à participer à l'élaboration de normes d'accessibilité des installations de transport ferroviaire interurbain pour les voyageurs handicapés. Il a fourni des services d'expert et des conseils sur l'unification des normes d'accessibilité de tous les modes de transport en un code multimodal englobant le service d'autocars Roadcruiser du CN à Terre-Neuve et les transporteurs maritimes, ferroviaires et aériens. L'approbation de ce code en est maintenant à la dernière étape.

Le Bureau compte un représentant au sein des comités consultatif et de gestion du Roadcruiser qui ont été créés en vue de surveiller la conception et l'élaboration d'un service d'autocars à Terre-Neuve.

De concert avec Transports Canada, le Bureau a amorcé deux projets d'information. L'un consiste en la préparation d'ateliers régionaux conçus pour sensibiliser le personnel des

avérogares aux besoins des voyageurs aveugles ou malvoyants et pour proposer des techniques ou des démarches d'aide appropriées. (Remarque : au prévoy d'élargir le public visé par ces ateliers au cours des deux prochaines années de manière à y inclure d'autres groupes de personnes handicapées, par exemple les personnes à mobilité réduite, les personnes sourdes et les malentendants ainsi que les personnes souffrant d'une déficience cognitive.)

Les bases ont été jetées en vue de la préparation d'une brochure qui donnera des renseignements détaillés sur les fonctions et les domaines de compétence de l'Office national des transports et de Transports Canada. Cette brochure, conçue pour le consommateur, renseignera sur les recours disponibles en matière de transport des personnes handicapées.

Le Bureau a poursuivi la consultation avec les provinces dans le but d'entretenir ses relations et d'obtenir de l'information sur les programmes provinciaux concernant le transport des personnes handicapées au Canada. Il est prévu que ce projet se poursuivra et sera mis à jour chaque année afin que le Bureau dispose d'une base de données exhaustive.

Son Excellence le gouverneur général en conseil a pris deux décrets au cours de 1987, une requête relative au transport aérien et une relative au transport ferroviaire. Les deux requêtes ont été rejetées.

Une vue d'ensemble des activités du Comité de révision est présentée à l'appendice F.

Pouvoir et attributions

EN VERTU DE l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports «peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qu'il lui est faite, avant de rendre sa décision.»

Chaque comité modal peut, de sa propre

initiative, réviser ses ordonnances ou décisions.

Cependant, lorsque la Commission reçoit une

demande en révision d'une ordonnance ou d'une

décision, ou lorsque le ministre des Transports, à

la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou

ordonnance soit révisée, c'est le Comité de

révision qui est saisi de la question.

Le Comité de révision est présidé par le Vice-

président de la Commission (Droit) et composé du

Vice-président (Recherche) ainsi que des

présidents des comités modaux. Un membre qui a

participé à l'établissement d'une ordonnance ou

d'une décision ne participe pas à la révision de

celle-ci.

Procédé de révision

Sauf s'il juge une audience publique nécessaire, le Comité de révision n'étudie que les déclarations

écrites se rapportant aux demandes de révision.

Les demandes doivent être présentées au Comité

dans les 30 jours qui suivent la date de

l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une

révision est demandée. Les interventions, pour ou

contre la demande, doivent être présentées dans

les 30 jours, et les réponses, dans les 10 jours de la

signification — ces délais pouvant être modifiés

selon les circonstances. Des exemplaires de la

demande, de toute intervention ou de toute

réponse doivent être remis à toutes les parties à la

requête initiale. Le Comité de révision ne

s'occupe du cas qu'après avoir reçu toutes les

déclarations.

Lorsque le Comité étudie une demande, il

détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la

décision est recevable, par exemple, si des faits

nouveaux et importants sont révélés qui auraient

pu influencer la décision ou l'ordonnance du

comité modal. Le Comité révisé également une

décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le

comité modal a mal appliqué la loi ou a mal

interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de

la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu. Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal.

Une personne qui s'oppose à une décision ou à une ordonnance rendue par la Commission peut par ailleurs interjeter appel auprès de la Cour fédérale du Canada, du gouverneur en conseil ou du ministre des Transports, comme le prévoient les lois pertinentes.

Activités

En 1987, le Comité de révision a reçu

42 requêtes. Comme 17 affaires étaient reportées

de l'année précédente (14 dossiers actifs et trois

en attente), cela signifie qu'il était saisi, en tout,

de 59 requêtes.

Au cours de l'année, le Comité de révision a terminé l'examen de 40 requêtes. Il en a trouvé 13 recevables. Dans six cas, il a modifié ou abrogé les décisions ou ordonnances des comités modaux et il en a maintenu deux, tandis que dans les cinq

autres, il les a renvoyées au comité modal responsable pour qu'il les examine à nouveau. Le Comité a rejeté 27 requêtes parce qu'à son avis, les motifs avancés ne justifiaient pas une révision.

De plus, neuf requêtes ont été retirées ou abandonnées par les appelants car des faits qui sont survenus après le dépôt des requêtes ont éliminé la nécessité d'un examen. Une requête n'a pas été jugée de bonne foi par le Comité de révision et elle a été rejetée.

À la fin de l'année, neuf requêtes étaient en suspens, dont sept étaient considérées comme des appels interjetés auprès de la Cour fédérale.

Le ministre des Transports a rendu quatre jugements en 1987 sur des questions liées à des permis de service aérien. Un appel a été accordé, trois ont été rejetés.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES (CTPD) réglemente les pipelines qui acheminent des produits autres que le pétrole brut et le gaz naturel et qui traversent les frontières provinciales, internationales et territoriales.

Le Comité tire ses pouvoirs du paragraphe 24(1) et de la Partie II de la *Loi nationale sur les transports* (LNT).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle « pipeline mixte » et le CTPD peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le CTPD est chargé principalement d'examiner :

- les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies en vue de la construction et de l'exploitation d'un pipeline de denrées;
- l'acquisition ou l'abandon de pipelines de denrées;
- le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et
- les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes.

Dans la plupart des cas, le CTPD a recours aux audiences publiques pour s'acquitter de son mandat. Le CTPD élabore également des normes, des modalités, des règles et des règlements aux termes des dispositions de la LNT.

Le CTPD agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Un pipeline de denrées destiné au transport de matières solides est habituellement appelé « pipeline de solides ». Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances.

Les pipelines de denrées transportent également des produits comme l'ammoniac

anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Les liquides et les gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée à des pipelines sur courtes distances, bien que de nombreux projets de pipelines de solides de longues distance aient été étudiés par l'industrie et le gouvernement.

Le CTPD ne réglemente actuellement que deux complexes de pipelines interprovinciaux de courtes distances. Les compagnies Fraser Hull (QC) font l'exploitation de ces complexes.

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

TOUT EN N'AYANT aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (CPTI) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Le CPTI représente la Commission auprès d'organismes internationaux et interroge- vernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en œuvre. Au besoin, le CPTI consulte les organismes canadiens visés des secteurs public et privé.

Le CPTI se subdivise en deux directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et une au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Les activités de cette Direction sont décrites dans la partie qui porte sur le Comité des transports aériens.

Direction du transport maritime international

Anciennement rattachée au Comité des transports par eau tout en faisant partie du CPTI, la Direction du transport maritime international a été transférée à Transports Canada en avril 1987, conformément à la décision du gouvernement de regrouper les fonctions de recherche économique de la CCT et celles de Transports Canada, en vue

de favoriser l'élaboration d'une politique sur les transports.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette Direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du CPTI, la Direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentante de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des documents de transport.

La Direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

Une description des activités de la Direction dans le domaine du transport maritime figure dans la partie du présent rapport consacrée au Comité des transports par eau.

Roadcruiser

Compte tenu de l'objectif d'égaliser le tarif du Roadcruiser avec ceux des autres compagnies à service d'autocars, TerraTransport a déposé auprès du Comité, le 5 août 1987, un nouveau tarif-passagers (tarif 4-14) prévoyant une majoration moyenne de cinq pour cent. Ce tarif entra en vigueur le 4 septembre 1987.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette Loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la Loi sur les taux de

transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des

marchandises dans la Région atlantique, se sont élevés à 61,3 millions de dollars en 1987, comparativement à 59,5 millions de dollars en 1986 (voir l'appendice E).

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À

nationale sur les transports (LNT) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la LNT, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du CTVM depuis août 1976.

De plus, le Comité administre la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Acquisitions (article 27 de la LNT)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1987, le Comité a reçu 37 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 32 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Les cinq autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1986, le Comité avait reçu 28 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si « Toute personne [...] ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition » dépose une intervention contraire à son agrément.

été touchée par ce transfert. Elle s'occupait de suivre la situation de l'industrie du transport maritime international et d'en analyser les répercussions économiques sur les services canadiens de transport maritime.

ces prolongations a été de neuf mois et s'est terminée le 31 décembre 1987. Le CTE a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'étudier la Loi actuelle et de formuler des propositions afférentes à un projet de loi modificative. Le projet de loi C-21 a reçu la sanction royale le 29 juin 1987, et la loi même est entrée en vigueur le 17 décembre 1987.

Au 31 décembre 1987, la Commission avait en main les documents de 34 conférences maritimes dont les 40 membres assuraient des services dans des ports canadiens. Ces 34 conférences offrent 132 services dans des ports nord-américains; 37 de ces compagnies offrent 122 services réguliers dans des ports canadiens. La Commission a également en main sept contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service représentant 18 compagnies et comportant quatre ententes de fusion de services.

Administrations de pilotage

Le Comité des transports par eau s'est occupé de questions de pilotage et a dû s'acquitter de ses fonctions de réglementation, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, à une occasion en 1987. Son activité peu se résumer comme suit :

- Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)

Le 27 décembre 1986, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié un projet de modification en vue d'augmenter ses droits de pilotage. La Fédération maritime du Canada et la Dominion Marine Association ont déposé des avis d'objection, en vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur le pilotage*. La Guilde de la marine marchande du Canada a aussi intervenu. Le Comité a fait enquête et a rendu sa décision le 24 juillet 1987.

Transport maritime international

Dans le cadre de la réforme des règlements économiques entreprise par le gouvernement dans le secteur des transports, il a été décidé de transférer les fonctions de recherche économique de la CCT à Transports Canada où elles pourraient mieux contribuer à l'évolution de la politique des transports. La Direction du transport maritime international du Comité des transports par eau a

Organisation

Le Comité est composé de huit commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants.

Le personnel du CTE est réparti entre trois directions :

Acquisitions

Le 3 août 1987, le Comité a reçu avis que Transport Desgagnés (1981) Inc. projetait d'acquérir, par transfert, toutes les actions émises et en circulation de la Société de gestion Desgagnés (1981) Inc. dont la principale activité est le transport. Par cette acquisition, Transport Desgagnés Inc. acquerrait aussi un intérêt indirect dans Navitation Sonamar Inc., compagnie de transport maritime. Logistic Navigation Inc. et La Compagnie de navigation Desgagnés Ltée ont déposé auprès du Comité un avis d'opposition qu'elles ont par la suite retiré.

Le 7 décembre 1987, le Comité a pris l'ordonnance W-336 par laquelle il ferait le dossier dans cette affaire.

Cabotage et commerce maritime

Conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Durant l'année, 74 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 53 autorisations temporaires ont été accordées, quatre rejetées et douze annulées. Vingt-neuf requêtes portaient sur des navires ou des activités dont l'ordonnance ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du CTE, avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'appendice D – II).

Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979

Permis délivrés en vertu de la Loi sur les transports

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La Loi, entrée en vigueur le 1^{er} avril 1979, devait expirer le 31 mars 1984, mais elle a été prolongée par proclamation à quatre reprises pour une période d'un an; la dernière de l'appendice D-II).

Le Comité a accordé un permis à sept transporteurs et une autorisation provisoire à trois autres relativement à l'exploitation de services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'Arctique occidental en 1987 (voir l'appendice D-II).

Activités de réglementation

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la Loi sur les transports relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage et de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes ainsi que du traitement des affaires découlant de la Loi sur le pilotage.

Le Secrétaire est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du CTE, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du CTE.

CRÉÉ EN VERTU DE la Loi nationale sur les transports (LNT) et soumis à ses dispositions générales, le Comité des transports par eau (CTE) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral en matière de développement et d'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands Lacs. Les fonctions quasi judiciaires du CTE comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs de droits types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du CTE. Lorsque celui-ci rejette un tarif, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du CTE s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'appendice D-1).

Conformément à l'article 27 de la LNT, les responsabilités du CTE s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le CTE effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indument la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le CTE joue également un rôle dans la réglementation et l'administration de l'entrée temporaire de navires étrangers n'ayant pas acquitté leurs droits et qui envisagent de faire du cabotage dans le territoire régi par la loi minière du Revenu sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le CTE est chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurent un service de

La Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes a reçu la sanction royale le 29 juin 1987 et est entrée en vigueur le 17 décembre 1987.

La Loi sur le pilotage prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications projetées est suspendue et le CTE devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le CTE.

En vertu de la LNT, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le CTE assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

complémentaires sur l'échange de statistiques. Le CTA a également discuté des frais de permis d'affrètement avec le Mexique.

Conformément à une politique du gouvernement fédéral visant à favoriser l'accès à l'aéroport de Hamilton, on a élaboré une procédure selon laquelle les compagnies aériennes peuvent transborder sous douane, à Hamilton, les marchandises acheminées en provenance ou à destination de pays tiers.

La participation des compagnies aériennes canadiennes à la prestation de services aériens réguliers internationaux a changé en 1987,

principalement à cause des fusions, des acquisitions et de la nouvelle politique visant à accroître la concurrence, formulée dans de nouvelles désignations et dans l'annonce de

politique paru en octobre. Vingt-cinq transporteurs ont reçu l'autorisation d'assurer de nouveaux services aériens régionaux, locaux ou de navette entre le Canada et les États-Unis, et le projet de co-entreprise visant des services tout cargo entre les Lignes aériennes Canadien International et The Flying Tiger Line Inc. a été

approuvé en vertu de l'échange de notes sur les services tout cargo entre le Canada et les États-Unis. Des consultations officielles ont eu lieu à Washington aux termes de l'accord canado-américain, pour discuter des conditions de l'entente sur l'accès aux aéroports de la région de New York.

Des pourparlers multilatéraux à l'échelle gouvernementale se sont poursuivis en 1987 en vue de favoriser la participation du Canada au Conseil et au Comité du transport aérien de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le CTA a également pris part aux travaux du Groupe d'experts sur les tarifs de l'OACI, en plus d'organiser le travail de deux organismes interministériels liés à l'OACI et de les présider (le Comité national de la facilitation et le Comité chargé des activités de droit aérien international de l'OACI).

Dans l'intérêt des passagers qui empruntent les services aériens internationaux en provenance et à destination du Canada, le CTA a maintenu des rapports suivis avec les administrations étrangères de l'aéronautique pour les convaincre que les compagnies aériennes étrangères exploitant des services au Canada devraient envisager la possibilité d'augmenter volontiers leurs limites de responsabilité civile à l'égard des passagers, au

abouti à un avertissement donné à la partie contrevenante. La Direction s'est adressée à diverses associations de transporteurs aériens, en 22 occasions, pour fournir des éclaircissements sur la loi.

Permis

Le règlement, entré en vigueur en juillet 1985, qui exempte les transporteurs aériens qui se proposent d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le Sud du Canada, de l'obligation de démontrer qu'ils satisfont au critère de la commodité et des besoins du public, a continué de faire augmenter le nombre de requêtes de services d'affrètement. Ces requêtes sont examinées sous le rapport de la conformité des requérants avec les exigences relatives à la situation financière, à l'assurance-responsabilité et aux autres exigences.

Comme l'accent a été mis sur les avantages de la concurrence pour fournir la commodité et la nécessité du public, il y a eu augmentation du nombre de requêtes visant le service à taux unitaires dans le Sud du Canada. Cette augmentation semble directement liée au fait que les requérants sont plus sûrs de se voir accorder un permis.

Pendant l'année civile 1987, le Comité a délivré 929 décisions et 655 ordonnances (voir l'appendice C-V).

Transport aérien international

Aux 44 accords aériens bilatéraux qu'administre déjà le Comité sont venus s'ajouter les nouveaux accords conclus en 1987 avec l'Égypte, Hong Kong, la Côte-d'Ivoire, l'Espagne et le Venezuela. De nouveaux accords avec le Royaume-Uni et le Pakistan remplacent ceux qui avaient été signés en 1949 et en 1960 respectivement. En outre, des accords révisés ont été conclus avec la Chine et Singapour. Au total, 16 séries de négociations et quatre rencontres bilatérales de consultation ont eu lieu au cours de l'année.

En 1987, le CTA a négocié, en tant qu'administration de l'aéronautique du Canada, diverses questions d'affrètement avec ses homologues de la France, de l'Inde, de la Jamaïque et du Venezuela. Des pourparlers sur des questions tarifaires ont été engagés avec le Royaume-Uni et les Pays-Bas, et des discussions ont été amorcées ou se sont poursuivies avec certains pays en vue de mettre à exécution des accords

- On a changé du 1^{er} janvier au 31 mars la date à laquelle les cultivateurs doivent déposer chaque année la preuve montrant qu'ils peuvent continuer d'être exemptés de l'obligation de détenir un permis pour l'épandage de produits au moyen d'aéronefs sur leurs propres terres et sur celles des fermes situées dans un rayon de 25 milles de la leur.

- On a révisé la définition du terme «urgence» et la description des circonstances dans lesquelles les transporteurs aériens et les propriétaires ou les usagers d'aéronefs privés qui ne détiennent pas les permis requis risquent d'exploiter des services aériens commerciaux en contravention des dispositions de la Loi sur l'aéronautique s'ils ne sont pas exemptés de l'application de ladite loi par le Règlement sur les transporteurs aériens.

Étant donné que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et le Règlement sur les transports aériens devaient prendre effet le 1^{er} janvier 1988, aucune modification au Règlement sur les transporteurs aériens n'était à l'étude au 31 décembre 1987.

Rapports et études

En 1987, le Comité a achevé les rapports suivants qui paraîtront en 1988 : *Transporteurs aériens canadiens de niveau II : Revue des activités de 1985 et Transporteurs aériens canadiens de niveau II : Revue des activités de 1986*. Des rapports analogues sur les activités des transporteurs aériens de niveau I ont été achevés et seront publiés en 1988.

Surveillance

Les employés de la Direction de la surveillance ont continué de travailler en étroite collaboration avec la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), partout au Canada, dans le cadre d'enquêtes menées en vertu de la Partie II de la Loi sur l'aéronautique et des règlements d'application.

En 1987, la Direction a mené 300 enquêtes dont 117 ont été renvoyées à la GRC en vue d'une enquête plus approfondie susceptible d'entraîner des poursuites. En outre, 135 enquêtes ont été confiées au CTA pour qu'il prenne les mesures administratives pertinentes; 24 découlaient de plaintes mal fondées et 24 ont

La Direction des tarifs compte quatre divisions : Services à horaire fixe-Amérique du Nord, Services à horaire fixe internationaux, Services d'affrètement et Tarifs, Section de documents.

Les deux divisions de services à horaire fixe sont chargées des tarifs-passagers et des tarifs-marchandises à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Division des services d'affrètement est chargée des tarifs d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Division des tarifs, Section des documents tient le dossier public de tous les tarifs et tableaux de service à horaire fixe ou régulier déposés auprès du Comité.

Points saillants des activités -

Tarifs

Le Canada et le Royaume-Uni ont conclu en septembre un nouvel accord sur les services aériens, lequel donne encore plus de latitude aux transporteurs aériens dans l'établissement des prix sur ce marché. Après les États-Unis, le Royaume-Uni est le point de destination le plus populaire chez les voyageurs canadiens. Depuis l'entrée en vigueur de cet accord, le marché connaît des prix très compétitifs et de nouvelles techniques de commercialisation, entre autres l'assouplissement, voire même la suppression, des exigences de réservation anticipée pour les tarifs à très bas prix. Les répétitions de ces changements sur le reste du marché canado-européen se font déjà clairement sentir.

Tous les accords internationaux de services aériens obligent les transporteurs à déposer auprès de l'administration de l'aéronautique de chacun des signataires, des tarifs renfermant les prix et les conditions de transport. L'intensification de la concurrence sur le marché international a entraîné une forte augmentation du nombre de tarifs déposés. En effet, ce nombre a cru de près de 60 p. 100 au cours des trois dernières années.

Bien que la plupart des transporteurs aériens aient maintenant informatisé leurs tarifs, ils continuent de les déposer sur papier, habituellement aux fins de la réglementation. Or, le dépôt de tarifs imprimés alourdit le fardeau et des transporteurs et du réglementateur si l'on considère les ressources financières et humaines qui y sont consacrées. Soucieux d'en arriver à une

utilisation optimale des ressources et d'alléger le fardeau réglementaire qui pèse sur les transporteurs aériens, le Comité des transports aériens a créé un groupe de travail chargé d'examiner les diverses solutions de rechange au système de dépôt actuel. L'information demeure la meilleure solution, puisqu'elle permettrait aux transporteurs de réduire leurs dépenses, sans compter qu'ils pourraient s'adonner plus facilement à de nouvelles pratiques d'établissement de prix et réagir plus rapidement et efficacement aux initiatives de leurs rivaux. Le premier système informatisé de réception et de transmission des demandes de tarifs spéciaux a été mis sur pied en février. Depuis lors, le temps et le coût de traitement des quelque 200 demandes de ce genre qui sont reçues chaque mois s'en trouvent grandement réduits. Le Comité des transports aériens s'est aussi joint aux administrations de l'aéronautique des États-Unis et du Royaume-Uni pour tenter de créer un système de dépôt électronique normalisé.

En 1987, les transporteurs ont, pour la première fois, joui d'une marge de manoeuvre dans l'établissement de leurs prix sur le marché intérieur, bon nombre de nouveaux tarifs ont d'ailleurs été instaurés.

Au cours de l'année, le Comité s'est penché sur la question du partage des indicateurs de compagnie, plus particulièrement sur l'utilité de ces indicateurs pour les transporteurs aériens et sur la façon dont le public voyageur les perçoit. Une politique à ce sujet devrait être formulée en 1988.

Modifications au Règlement

Modifications approuvées par la Commission

En 1987, plusieurs modifications ont été apportées au Règlement sur les transporteurs aériens, dont les suivantes.

- L'application des droits prioritaires sur les vols affrétés sans participation servant au transport du bétail a été suspendue jusqu'au 29 février 1988.
- Les transporteurs ont été exemptés de l'obligation de se plier aux conditions sur la protection de route énoncées dans les permis d'affrètement de la classe 4 pour l'exploitation de services à taux unitaires de la classe 1 ou 2 entre Toronto et Chatham.

répond aux besoins des Canadiens et rapporte le maximum d'avantages économiques aux transporteurs aériens canadiens.

La Direction collabore, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens internationaux; met en oeuvre et administre ces accords; consulte les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement; et représente les intérêts canadiens aux réunions de l'OACI et de la Commission européenne de l'aviation civile.

Direction de la surveillance

La Direction de la surveillance est chargée d'enquêter sur les activités illégales des transporteurs aériens. Un protocole d'entente sur la surveillance a été ratifié par la Gendarmerie Royale du Canada et Transports Canada qui, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents, coordonnent les interventions qui sont faites en réponse aux plaintes reçues dans ce domaine.

Cette Direction comprend des bureaux à l'administration centrale et dans six villes canadiennes : Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton.

Direction des tarifs

Il incombe à la Direction des tarifs de conseiller et d'aider le CTA dans l'administration des politiques de ce dernier afférentes à l'établissement et au dépôt de tarifs, de conditions de transport et de tableaux de services à horaire fixe ou régulier par les transporteurs canadiens et étrangers et aux pratiques connexes. Le personnel de la Direction est chargé d'examiner, d'analyser et de signaler les tarifs ou pratiques qui pourraient être injustes, déraisonnables, indument discriminatoires ou préférentiels; d'enquêter sur des plaintes déposées par le public ou d'autres transporteurs aériens; de s'assurer que les tarifs déposés sont observés; et de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de fournir de l'information et des avis à d'autres ministères des directions du CTA, aux ministères des gouvernements fédéral et provinciaux, aux transporteurs aériens et au public en général.

Direction des rapports des études économiques et règlements

Cette direction fait des analyses et conseille le Comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation et de l'exploitation.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le CTA dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent au critère de la commodité et de la nécessité publiques et à celui de l'intérêt public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Section des statistiques aériennes et des règlements élabore et recommande des recommandes des modifications aux exigences du CTA en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le personnel de la Section rédige des rapports faisant état des caractéristiques financières, d'exploitation et du trafic de divers segments de l'industrie canadienne du transport aérien. Enfin, la Section est chargée de superviser le traitement des données et de donner conseil sur les initiatives de traitement électronique des données.

Direction du transport aérien international

Cette Direction s'assure que la mise en oeuvre des accords bilatéraux et multilatéraux applicables aux services aériens internationaux

permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contravenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, les examinateurs du CTA font enquête sur les plaintes et les infractions présumées.

Analyse de la réglementation

Le Comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les examinateurs des personnes intéressées sont examinés et, lorsque cela est jugé pertinent, des recommandations sur des ajouts ou des modifications à apporter au Règlement sur les transporteurs aériens sont soumises à la Commission aux fins d'enregistrement et de promulgation.

Organisation

Le personnel du Comité est réparti entre six directions : Administration, Analyse et Permis, Rapports des études économiques et Règlements, Transport aérien international, Surveillance et Tarifs. Ces directions font rapport au CTA par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secréariat du Comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le Secréariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du CTA.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires, surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du CTA, coordonne les mesures administratives quant à la gestion du personnel du CTA et tient les dossiers relatifs aux permis.

Direction de l'analyse et des permis

Cette Direction comporte quatre divisions : Permis intérieurs, Permis internationaux et Affrètements groupe, Permis et Analyse de la réglementation et enfin Vérification.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS (CTA) a été créé en vertu de la *Loi nationale sur les transports* afin d'assumer l'application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

Le Comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, aux plus bas tarifs possibles, capable de répondre aux besoins de voyageurs aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le CTA réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, les requérants doivent démontrer au Comité que le service est nécessaire pour satisfaire «à la commodité et aux besoins du public»; dans d'autres cas, il leur suffit de donner la preuve de leur solvabilité et de leur capacité d'exploitation, entre autres, une preuve d'assurance-responsabilité suffisante. Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Tarifs

Les prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs, déposés auprès du Comité. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du CTA. Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des taux doivent être justes et raisonnables. Le CTA a le pouvoir de prendre des mesures lorsque les prix sont déraisonnables ou qu'il y a discrimination, lorsqu'un transporteur déroge à son tarif officiel. Les tarifs internationaux doivent être conformes aux accords bilatéraux de services aériens pertinents (voir l'appendice C–IV).

Surveillance

Le Comité doit s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de

un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où le dossier ne suffit pas pour étayer une décision, on tient des audiences publiques. Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient et les objections ou demandes de modification y afférentes, le CTA rend une décision qui, si elle est approuvée, donne lieu à la délivrance d'un permis approuvé sous réserve que le requérant se conforme aux exigences spécifiques du CTA (voir l'appendice C–I).

Les requêtes des transporteurs canadiens visant l'exploitation de services régionaux, locaux et de navette entre le Canada et les États-Unis sont sous-jugés que la requête répond aux critères énoncés dans l'échange de notes diplomatiques entre les deux gouvernements, il la transmet au CTA, qui procède au choix d'un transporteur aérien sollicité des requêtes concurrentes. Le transporteur jugé le plus approprié est choisi, et un permis lui est délivré conformément à l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Abandon d'embranchements

Le programme d'abandon d'embranchements du Comité des transports par chemin de fer a été transféré de la Direction de l'exploitation à la Direction des subventions selon les coûts. Il est de la Direction générale des subventions au transport.

Au total, le Comité a reçu au cours de l'année 27 requêtes en autorisation de supprimer des voies auxiliaires, en vertu de l'article 106 de la Loi sur les chemins de fer. Le traitement de 17 de ces requêtes a été confié à la Division de l'Ouest. Deux des requêtes étaient reportées de 1986. Des ordonnances autorisant l'enlèvement des voies auxiliaires ont été prises à l'égard de huit des douze autres requêtes. Au 31 décembre 1987, il restait en instance quatre requêtes déposées en vertu de l'article 106.

Services voyageurs

Le programme a pour objet l'évaluation des requêtes et des propositions présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation de modifier ou de restructurer les services de trains de voyageurs. Le programme comprend également la surveillance et l'évaluation de la qualité et de l'efficacité de ces services.

Le programme de contrôle de la qualité exige que les inspecteurs du CTCF fassent rapport de l'état du matériel ferroviaire voyageurs et des installations des gares, de la disponibilité et de l'accessibilité des services voyageurs, de la fiabilité, de l'efficacité et du niveau de service ainsi que de la conformité générale de la compagnie de chemin de fer avec les exigences de sécurité et de service.

Outre les rapports de surveillance, les plaintes et les demandes de renseignements formulées par le public en général sont considérées d'importants indicateurs de qualité du service. En 1987, il y a eu 59 plaintes et demandes de renseignements relatives aux services voyageurs.

En conformité avec le paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer, qui prescrit de réexaminer une demande de suppression de service à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, l'ordonnance R-41255 du 12 novembre 1987 a été prise afin de maintenir 11 services de trains de voyageurs. En outre, l'ordonnance WDR1987-058,

datée du 10 mars 1987, enjoignait au CN de réduire la fréquence de son service entre Edmonton et Waterways en faisant un trajet de moins par semaine dans chaque direction.

L'ordonnance R-40414 du 12 mars 1987 ordonnait que soit maintenu le service entre Edmonton et Prince-Rupert.

L'ordonnance R-41065 du 28 août 1987 ordonnait que soit maintenu le service entre Toronto, North Bay et Kapuskasing.

Deux audiences publiques ont été tenues en 1987 relativement aux services de trains de voyageurs. À l'issue de l'audience publique tenue les 22 et 24 septembre 1987, la décision et l'ordonnance R-41426 ont été prises le 31 décembre 1987 pour que le service entre Bishop's Falls et Corner Brook continue d'être exploité.

Suite à l'audience publique tenue les 24 et 25 novembre 1987, le CTCF a pris la décision et l'ordonnance R-41439, le 31 décembre 1987, pour ordonner la reconstruction du pont à Ste-Anne de la Pérade, de sorte que le service de trains de voyageurs puisse reprendre après octobre 1988.

La situation de chacun des services voyageurs relevant de la compétence de la Commission canadienne des transports est donnée à l'appendice B-IV du présent rapport.

DIRECTION DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE
DES CHEMINS DE FER

Les responsabilités de cette direction ont été prises en main par la Direction générale des subventions au transport le 1^{er} octobre 1987. Les activités entreprises par la Direction de l'analyse économique des chemins de fer en 1987 sont donc décrites dans la partie traitant de la Direction générale des subventions au transport.

été approuvée. De même, les requêtes relatives aux 29 subdivisions de CP Rail ont été examinées et 24 d'entre elles ont été approuvées. CSX Transportation a présenté, à l'égard d'une subdivision, une requête qui est actuellement à l'étude.

Le CTCF administre également un programme de contrôle des méthodes d'exploitation selon lequel des experts voyagent dans les locomotives et les fourgons de quene pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1987, ils ont inspecté 577 trains, parcouru 59 799 milles et visité 58 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation.

Le programme de contrôle des trains chargés de marchandises dangereuses spéciales à des «points d'entrée», qui permet de vérifier leur conformité aux règlements établis, s'est poursuivi en 1987. Au cours de l'année, le CTCF a fait le contrôle de 513 trains dont 155 transportaient des marchandises dangereuses spéciales. Aucun cas d'infraction n'a été relevé en 1987.

Hygiène et sécurité professionnelle

À la suite du rapport interne du CTCF sur les conditions d'hygiène et de sécurité professionnelle dans les cabines des locomotives diesel en Colombie-Britannique, le CTCF a ordonné à CP Rail, en mars 1987, de faire les démarches nécessaires pour qu'en janvier 1988, toutes les locomotives placées en tête d'un train ou dans une position de commande soient munies de meilleures installations d'hygiène et de conservation des aliments et, aussi, de meilleurs sièges (ordonnance R-40440 du 19 mars 1987).

En avril 1987, le Comité de révision du CTCF a étudié une requête dans laquelle le Canadien Pacifique Limitede demande que soit révisée l'ordonnance n° R-40083 du CTCF datée du 4 décembre 1986, laquelle ordonne à la compagnie de retirer les mauvais points attribués à un employé qui avait invoqué son droit de refus en vertu du Règlement. Le Comité de révision a décidé que la révision de l'ordonnance du CTCF n'était pas justifiée, après quoi CP Rail a informé le CTCF qu'elle s'était conformée aux directives de l'ordonnance n° R-40083.

Le 2 avril 1987, le ministre du Travail et le président de la CCT ont annoncé par communiqué de presse que la partie IV du Code du travail du Canada viserait dorénavant les employés de chemin de fer qui travaillent à bord des trains. Le

Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelles (trains) (DORS/87-184, 26 mars 1987), pris en vertu de la partie IV du Code du travail du Canada par le ministre du Travail sur la recommandation de la CCT, a pris effet le 2 avril 1987. La CCT a convenu d'administrer, pour le compte du ministre du Travail, le programme fédéral d'hygiène et de sécurité professionnelle (HSP), dans la mesure où il s'applique aux employés ferroviaires travaillant à bord des trains. Le ministre du Travail a demandé à certains employés du CTCF d'exercer les fonctions d'«agent de sécurité» spécifiées à la partie IV du Code du travail du Canada.

Au cours de l'année, la CCT a conclu avec Travail Canada un protocole d'entente qui définit les rôles et responsabilités des deux parties pour ce qui est de l'administration du programme HSP dans l'industrie ferroviaire. Des séances d'information ont été tenues aux quatre coins du pays pour informer les employeurs, les employés et les syndicats du programme fédéral HSP, notamment en ce qui touche l'administration conjointe du Code par Travail Canada et la CCT dans l'industrie ferroviaire.

La première réunion du comité interministériel de coordination en matière d'HSP, regroupant des hauts fonctionnaires de Travail Canada, de Transports Canada (Air et Marine), de l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, de l'Office national de l'énergie, de la Commission de contrôle de l'énergie atomique et de la CCT, a été tenue cette année. Ce comité interministériel est chargé de veiller à la mise à exécution efficace du programme fédéral HSP; il se rencontre périodiquement pour examiner, évaluer et planifier diverses activités d'administration prévues dans la partie IV du Code pour tous les domaines relevant de la compétence du gouvernement fédéral.

Contrôle qualitatif des services

Centralisation des dépôts de messageries

Le CTCF a été saisi de deux requêtes en centralisation des dépôts; l'une provenait de la Chesapeake and Ohio Railway Company et l'autre de CP Rail, au nom de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Des décisions fondées sur l'information versée aux dossiers de la Commission ont été rendues relativement aux deux requêtes. Aucune autre requête de ce genre n'a été présentée en 1987.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

Le programme comprend l'élaboration des

réglements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la coordination avec les ministères, les municipalités, les industries et les groupes d'intervention en cas d'urgence.

Les ordonnances du CTCF concernant les installations de stockage en vrac font l'objet de modifications profondes visant à les mettre à jour.

Le programme d'inspection des conteneurs s'est poursuivi aux quatre coins du pays en vertu du Règlement de la Convention sur la sécurité des conteneurs, et deux nouveaux inspecteurs ayant suivi des cours de formation approuvés se sont joints à l'équipe des agents régionaux de la CCT

Observation des règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons et les expéditions en wagons incomplets; à inspecter le matériel roulant destiné au transport de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles; à inspecter des installations de stockage en vrac, de réévaluations hydrostatiques, de remise en état de tambour et de fabrication de cylindres; à transmettre certaines instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et autres agences; et à inspecter et à approuver des emplacements de maintenance d'explosifs.

En 1987, les employés affectés à l'inspection des trains, des terminus et des installations d'expédition ont effectué 12 000 inspections de wagons de marchandises dangereuses et de documents d'expédition ainsi que 835 inspections de conteneurs. En outre, ils ont inspecté 622 installations de stockage en vrac qui relèvent de la compétence de la CCT et 121 autres emplacements du genre desservis par les compagnies de chemin de fer.

En vertu du Règlement CCT 1978-11 RAIL, quatre emplacements de maintenance d'explosifs ont été approuvés, trois attendent une approbation, un a été suspendu temporairement

Contrôle de l'exploitation

Le Comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des gares de triage de façon à s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de sécurité

Les audiences publiques concernant les demandes déposées par le CN et CP Rail en vue d'obtenir la permission d'exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue et de poster l'équipe de queue de ces trains dans la locomotive de tête, ont pris fin le 11 juin 1987. Le

14 décembre suivant, le Comité a annoncé qu'il avait décidé d'agréer les demandes de CP Rail et du CN, sous réserve que les compagnies se plient à certaines conditions.

Le CTCF a entrepris un programme de surveillance de divers centres de régulation ferroviaire au cours de l'année. Quelques exceptions ont été notées et portées à l'attention des compagnies de chemin de fer pour correction.

Le Comité a reçu trois requêtes en application de la méthode de cantonnement manuel de contrôle des trains dans 18 subdivisions, de la part du CN, et trois requêtes en application de cette méthode dans 29 subdivisions, de la part de CP Rail. Les requêtes relatives aux 18 subdivisions du CN ont été examinées et aucune d'entre elles n'a

et un autre refusé. Cinquante-cinq installations d'essais hydrostatiques ont également été approuvées en 1987.

Des permis spéciaux sont délivrés pour le transfert de produits, les mouvements en un seul voyage, les nouvelles techniques de calage et d'arrimage et l'emballage des marchandises dangereuses. En vertu de l'alinéa 71.6 a) du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer de la CCT, le CTCF a délivré 216 nouveaux permis, révisé 262 anciens permis, annulé quatre permis spéciaux et rejeté quatre demandes. Aux termes de l'article 73.9 du Règlement, 94 citernes portables de l'OMI qui n'étaient pas conformes aux spécifications de la CCT ont reçu la permission d'être transportées par chemin de fer, à condition d'être marquées au pochoir.

En 1987, 708 accidents et incidents mettant en cause des marchandises dangereuses ont été

signalés; les agents proposés aux marchandises dangereuses de l'administration centrale et des régions se sont occupés de 186 d'entre eux.

minimum est passée à 7 000 \$ le 1^{er} novembre 1987. À compter du 1^{er} janvier 1988, les accidents de ce type dont les dommages matériels s'élèvent à plus de 7 350 \$ devront être déclarés.

Enquêtes sur les accidents - article 226

Certains employés du CTCF sont investis du pouvoir de mener des enquêtes indépendantes en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer.

Au total, six enquêtes de ce type ont été autorisées et menées par le CTCF en 1987, et les rapports sur quatre d'entre elles sont terminés. Voici la liste de ces enquêtes :

9 mars Déraillement au point milliaire 42,69 de la subdivision Springhill du CN à Thomson (N.-É.)

9 mars Déraillement au point milliaire 0,40 de la subdivision Nepisiguit du CN à Nepisiguit (N.-B.)

2 avril Ecrasement d'un pont au point milliaire 100,5 de la subdivision Shogomoc de CP Rail à Andover (N.-B.)

3 mai Train en dérive au point milliaire 63,20 de la subdivision Windsor du CSX à Chatham (Ont.)

27 mai Collision entre un train de marchandises et un train facultatif de travaux au point milliaire 100,8 de la subdivision Gladstone du CN à Makinak (Man.)

14 juillet Déraillement au point milliaire 204,30 de la subdivision Belleville de CP Rail à Toronto (Ont.)

Transport de marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, le Comité réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs, inspecte les conteneurs.

Cette Direction est responsable de cinq secteurs de réglementation technique :

- les enquêtes sur les accidents;
- le transport de marchandises dangereuses;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle; et
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans retard, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manœuvres ferroviaires.

En 1987, environ 4 400 accidents et incidents ont été signalés à la Direction. Même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 500 cas, dont 453 accidents survenus à des passages à niveau, 253 déraillements et 82 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'appendice B – V). Comme on l'a dit précédemment, le nombre d'accidents aux passages à niveau a baissé de quatorze pour cent en 1987, ce qui est considérable. Toutefois, le nombre de déraillements a été inférieur de seulement deux pour cent à ce qu'il était l'année précédente, tandis que le nombre de collisions a augmenté de neuf pour cent. Par ailleurs, le trafic acheminé par les compagnies de chemin de fer en 1987, mesuré en charge par wagon complet, a augmenté de 5,5 p. 100 par rapport à 1986.

L'ordonnance générale 0-1 de la CTC, réglementant qui régit les rapports sur les accidents ferroviaires, fait actuellement l'objet d'une révision, mais certaines modifications y ont été apportées en 1987. Mentionnons notamment que le montant minimum de 750 \$ applicable aux dommages matériels causés par des déraillements ou des collisions sur voie principale, a été changé par suite de l'inflation. Ainsi, afin d'alléger le fardeau qui pesait sur les compagnies de chemin de fer pour ce qui est des rapports d'accidents mineurs et d'établir un montant qui se rapproche davantage de celui des États-Unis, la somme

les examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

Le CTCF a versé, en vertu de l'article 20 de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les *croisements de chemin de fer*, des subventions de 11,5 millions de dollars, prévus dans le budget de 1987, au chapitre des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 620 projets ont été réalisés.

Le CTCF a continué de participer à l'Opération Gareautrain, qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du CTCF y participent à titre consultatif.

Le CTCF compte également un groupe de travail permanent sur les accidents aux passages à niveau, lequel examine le problème des accidents aux passages à niveau et prend des mesures en vue de les réduire. En 1987, ce groupe a tenu trois réunions. Il est composé de représentants des sociétés ferroviaires, des chemins, de la police, de l'Opération Gareautrain, de la Fédération canadienne des municipalités, de Transports Canada et de l'Association des routes et transports du Canada, laquelle représente les sous-ministres provinciaux des Transports.

On tient un relevé informatisé des quelque 30 000 endroits où des voies publiques traversent des lignes de chemin de fer relevant de la compétence de la Commission. Ce relevé contient des renseignements importants aux fins de l'identification et de l'évaluation des passages nécessitant l'installation de dispositifs d'avertissement automatiques.

Croisements étages

Le gouvernement fédéral a financé la construction de trois croisements étages en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les *croisements de chemin de fer*. De plus, en 1987, le CTCF a publié 31 ordonnances autorisant la construction ou la reconstruction de croisements étages.

Déplacement des voies

Dès 1982, des discussions ont été entamées à Regina (Sask.) au sujet du déplacement de voies ferrées, et la Ville a présenté une demande

officielle en mars 1984. À l'issue d'une audience publique sur la phase I de la proposition de la Ville quant au déplacement des voies, la Commission a décidé d'approuver la demande de la Ville, à la condition qu'elle apporte certaines modifications à ses plans.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

En 1987, 38 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et les travaux ont été terminés et approuvés.

Il existe un programme qui permet de vérifier l'entretien et le fonctionnement des signaux électriques utilisés en territoire de signaux automatiques de canton, en territoire de commande centralisée de la circulation, aux ponts mobiles enclenchés et aux passages à niveau enclenchés.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Les systèmes de protection ont été inspectés régulièrement, surtout aux passages à niveau de nature complexe, et des améliorations ont été apportées aux dispositifs devenus désuets depuis l'avènement de la nouvelle technologie. Suite au programme mené en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et dans certaines parties de l'Ontario, on a poursuivi l'installation de nouveaux panneaux pictographiques rouge et blanc dans les autres parties de l'Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. Ces travaux devaient être achevés en mars 1988.

Des études approfondies ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau ainsi que sur les mesures correctives à prendre.

Des représentants de la Direction participent activement aux travaux de comités qui font des recherches sur les dispositifs de protection et sur l'utilisation de dispositifs d'avertissement actif aux abords des passages à niveau.

Au cours de l'année, 277 projets de construction relatifs au matériel de signalisation ont été réalisés. En outre, 201 autres projets, habituellement des travaux mineurs, ont été entrepris aux installations déjà en place.

Règlement sur le vitrage de sécurité des trains,

établi par l'ordonnance 1982-9 RAIL de la CCT.

En 1987, le CTCF a approuvé des modifications aux règlements suivants :

- Règlement sur les rapports d'accidents de chemin de fer, CRC chap. 1164 (0-1);
- Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC chap. 1169 (0-21)
- (commandes de sécurité des locomotives);
- Règlement sur les croisements de fils et leur proximité, CRC chap. 1195 (E-11);
- Règlement sur la hauteur des fils des lignes de télégraphie et de téléphonie, CRC chap. 1182 (E-18).

Passages à niveau

Mesures de protection

La Direction de l'ingénierie autorise la construction et la reconstruction des passages à l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et la construction et la reconstruction de croisements étages. Le financement fédéral assure depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Bien que 453 accidents se soient produits à des passages à niveau en 1987, le nombre de ces accidents décroît graduellement depuis de nombreuses années. On remarque, à ce chapitre, une diminution de quatorze pour cent en 1987 par rapport à l'année précédente.

Le personnel du Comité se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et visite bon nombre de passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du CTCF demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs automatiques de protection sont déjà installés aux passages à niveau, le CTCF

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF), créé par le CTCF en 1972, est composé de représentants de l'administration des sociétés ferroviaires, des syndicats de cheminots et du

personnel du CTCF et il est présidé par un commissaire de ce dernier. En 1987, le CCSF s'est réuni trois fois, tandis que des comités techniques agissant sous son autorité ont examiné tous les règlements nouveaux et révisés. Au fil des ans, le CCSF s'est révélé de plus en plus précieux comme point de participation des compagnies de chemin de fer et des syndicats aux délibérations du CTCF.

Les discussions mi-informelles que permet le CCSF s'avèrent des plus utiles, tant pour le réglementationur que pour l'industrie réglementée.

Règlements

La Commission a publié cinq modifications du Règlement n° 0-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, nommément :

- Modification de la partie III de l'annexe du Règlement n° 0-8 relative à la règle d'exploitation 42 et aux modèles d'ordre de marche concernant la protection des travaux d'entretien;
- Modification de la partie III de l'annexe du Règlement n° 0-8 relative à la règle d'exploitation 14(m)(1) concernant les signaux par sifflet de locomotive;

Modification de la partie III de l'annexe du Règlement n° 0-8 relative aux règles d'exploitation 205, 206, 207, 209, 210, 211 et 220 concernant l'emploi d'un système de communication électronique;

- Modification de la partie III de l'annexe du Règlement n° 0-8 relative à la règle d'exploitation 21 concernant les signaux de locomotive; et
- Modification de la partie I (paragraphe 8(4)) et de la partie III (règle 46) de l'annexe du Règlement n° 0-8 concernant l'emploi de drapeaux réfléchissants.

Ont également été promulgués le Règlement sur les normes de compétences des employés ferroviaires, CCT 1987-3 RAIL, le Règlement sur la protection des véhicules d'entretien et des travaux d'entretien sur les voies ferrées, CCT 1987-7 RAIL, et une modification du

Le Comité a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage, les réservoirs à air et les systèmes de freins à air des trains pour déceler les dangers qu'ils présentent et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1987, le CTCF a inspecté 897 chaudières de chauffage, 205 chaudières fixes, 731 réservoirs à air et 356 systèmes de freins à air de trains un peu partout au pays.

Infrastructure

- Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies et emprises.

Le programme comporte deux volets :

- a) l'inspection régulière des emprises dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1987, 8 000 milles de voies ont été inspectés; et

- b) l'inspection d'endroits précis où des

conditions insatisfaisantes ont été signalées au Comité, soit par le truchement de plaintes, soit par suite de déraillements. Des inspections spéciales d'emprises ont été menées à 22 endroits en 1987 et six requêtes en autorisation d'être exempté de l'obligation de dresser des clôtures de protection ont été reçues. De plus, six requêtes ont été présentées en vue d'obtenir l'autorisation de construire des voies ou d'ouvrir des voies de transport de marchandises, et onze autres requêtes ont été déposées à l'égard de passages de pipeline.

Structures

En outre, le CTCF a fait des enquêtes spéciales sur l'entretien des lignes ferroviaires en Nouvelle-Écosse et à Vancouver (C.-B.) et sur les problèmes des entrées non autorisées dans la région de Toronto.

Le programme comprend l'examen et

l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, de requêtes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1987, le Comité a reçu 151 requêtes de ce genre et rendu 129 ordonnances connexes.

Normes et règlements

Le programme comprend l'examen de requêtes en autorisation de construire des voies ou des structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de zones de gabarit. En 1987, le CTCF a traité 24 requêtes de ce genre.

- Zones de gabarit réduit

En 1987, 395 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à veiller, pour le compte du CTCF, à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

- Prévention des incendies sur les emprises

Le programme vise à examiner et à approuver les travaux que se proposent d'effectuer les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et du CN, les travaux approuvés pour la saison 1987 sont évalués respectivement à 106 953 dollars et à 1 560 030 dollars.

- Nouvelles dépenses d'immobilisations

- les audiences tenues par le CTCF;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes du CTCF, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminot du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE

FER (CTCF) réglemente le transport ferroviaire

grâce au pouvoir de réglementation que lui

confère la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi*

sur les chemins de fer, la *Loi sur le déplacement*

des lignes et sur les croisements de chemin de fer

ainsi que la *Loi sur le transport du grain de*

l'Ouest.

Activités de réglementation

Les activités de réglementation du CTCF sont de nature technique et économique.

Sur le plan technique, la sécurité ferroviaire est

le principal champ de réglementation. Il se divise

en sept grandes catégories, à savoir :

- les enquêtes sur les accidents;

- le contrôle qualitatif du matériel et de

- l'infrastructure;

- l'hygiène et la sécurité professionnelle dans le

- secteur ferroviaire;

- la réglementation du transport des

- marchandises dangereuses par chemin de fer et

- les passages à niveau; et

- l'élaboration de normes.

Les deux tiers des ressources humaines du CTCF

ont été consacrées, en 1987, à la réglementation

de la sécurité du transport ferroviaire.

La seconde activité en importance du CTCF dans

le domaine technique consiste à veiller à la qualité

des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le

CTCF doit s'occuper notamment :

- du contrôle

- qualitatif des services voyageurs; des requêtes en

- abandon d'embranchements; de l'approbation

- des projets de construction de nouvelles voies; de

- l'étude des requêtes en vue de centraliser des

- gares; et des plaintes formulées par les

- expéditeurs de fret, les voyageurs, les syndicats

- ferroviaires et les groupes d'intérêt public. La

- réglementation de la qualité du service est

- toutefoix une activité dont l'importance relative a

- diminué et à laquelle ne sont consacrées qu'un

- peu plus de cinq pour cent des ressources en

Dans le domaine de la réglementation

économique, le CTCF est responsable des activités

- suivantes :

- vérifier les comptes des compagnies ferroviaires

- canadiennes qui relèvent du gouvernement

- fédéral;

- analyser et élaborer des méthodes de calcul du

- prix de revient des compagnies ferroviaires;

- calculer le montant des subventions accordées

- en vertu de la *Loi sur le transport du grain de*

- l'Ouest et de la *Loi sur les chemins de fer*; et

- vérifier les montants exigés de VIA Rail Canada

- Inc. par les compagnies ferroviaires.

Le CTCF possède des bureaux régionaux dans six

villes canadiennes : Montréal, Toronto,

Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux

exécutent les programmes d'inspection requis aux

fins de la réglementation technique de la sécurité

et du contrôle qualitatif des services; ces program-

mes sont décrits ci-après, sous la rubrique des

directions de l'administration centrale. Les

bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la

réglementation technique, en effet, ils regrou-

pent près des deux tiers des ressources humaines

affectées à la réglementation technique.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette Direction est responsable de trois secteurs

de réglementation technique :

- le contrôle qualitatif du matériel et de

- l'infrastructure;

- les normes et règlements; et

- les passages à niveau.

Contrôle qualitatif du matériel et de

l'infrastructure

Matériel

Il s'agit d'un programme d'inspections régu-

lières du matériel roulant aux quatre coins du pays

de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies

de chemin de fer. En 1987, les bureaux régionaux

ont inspecté 4 061 pièces de matériel de traction

au cours de 934 visites et 34 437 wagons en

1 181 visites.

Ordonnances et décisions

En 1987, la Division de l'Ouest a pris, au total, 349 ordonnances et 226 décisions touchant des services de trains de voyageurs, de nouveaux permis de service aérien ou des modifications de ces permis, des changements de contrôle et des transferts de services aériens commerciaux, passages à niveau de chemin de fer, des dispositifs automatiques de protection des passages à niveau, des abandons de voie, des ouvertures de ligne et des questions tarifaires.

Programme de surveillance de l'entretien

L'une des responsabilités de la CCT en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* est la surveillance des travaux d'entretien effectués les embranchements tributaires du transport du grain. Ce programme de surveillance a été appliqué en 1987 sous la direction du directeur de l'ingénierie de la Division de l'Ouest.

Exploitation et tarifs

Au cours de l'année, le personnel de la Division de l'Ouest chargé de l'exploitation a fait enquête et résolu diverses plaintes portant sur des taux et renseignements précis et il a fourni, au besoin, des tarifs marchandises aux commissaires, aux hauts fonctionnaires et à des organismes privés.

Le fait saillant au chapitre de l'exploitation et des tarifs en 1987 a été l'étude, par la Commission, de appels interjetés à l'égard d'une proposition de taux d'encouragement faite par le CN et six compagnies céréalières en vertu de l'article 45 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Les appelants alléguent que le rabais proposé de 1,50 \$ la tonne pour le transport du grain assujéti à des taux fixés par la loi, sous réserve du respect de certaines conditions par l'expéditeur, est contraire à la loi et préjudiciable à l'intérêt public. Des audiences publiques ont eu lieu à Winnipeg, Regina, Saskatoon et Edmonton et ont suscité un vif intérêt et une forte participation du public. Le 10 avril 1987, la Commission a rejeté les appels à certaines conditions et ainsi aboli le principe historique des taux marchandises fondés sur la distance pour le transport du grain de l'Ouest.

La Commission a aussi rejeté une plainte au sujet des frais de rachatimement facturés pour le transport de grain assujéti aux taux fixés par la loi qui est réacheminé entre des «ports de Colombie-Britannique», au sens de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Solutions nouvelles à l'exploitation des embranchements ferroviaires

Le rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires qu'a présidé le commissaire principal J.M. McDonough a paru en juin 1985. On y propose que des projets pilotes, tels des lignes ferroviaires sur courtes distances et des éleveurs hors-voie, soient lancés pour mettre à l'épreuve les solutions possibles pour le remplacement des embranchements classiques.

En 1987, le personnel de la Division de l'Ouest a continué à suivre et à évaluer deux de ces projets pilotes dans l'Ouest.

Le premier est l'établissement d'un éleveur hors-voie dans la région de l'interlac au Manitoba. Depuis le 1^{er} août 1986, le grain n'est plus

transporté par chemin de fer à partir des silos de Fisher Branch et de Broad Valley (Man.). Plutôt, il est acheminé par camion commercial jusqu'au silo

intermédiaire situé à Arborg (Man.), où il est chargé à bord de wagons puis transporté jusqu'à Thunder Bay. Un comité de mise en oeuvre et d'évaluation, formé de trois producteurs

céréaliers de la région, de représentants du CN, de CP Rail, de l'Office du transport du grain, de la Manitoba Pool Elevators Ltd. et de

M. Felix Holzman, député, et présidé par le commissaire J.M. McDonough, a été mis sur pied pour suivre ce projet.

L'autre projet pilote porte sur l'exploitation de lignes ferroviaires sur courtes distances par des compagnies privées. La Central Western Railway (CWR), avec l'autorisation du Cabinet et une part

d'aide financière du gouvernement fédéral, a acheté les 108 milles de la subdivision Stettler du CN en Alberta. Cette ligne sert à l'acheminement

d'environ 150 000 tonnes de grain par année. La compagnie a l'intention d'échanger les wagons avec le CN à Ferlow Junction et avec CP Rail à Stettler. Un comité de mise en oeuvre et

d'évaluation a été formé par le ministre des Transports; il est présidé par le commissaire J.M. McDonough et formé de producteurs

céréaliers, de représentants de quatre compagnies du grain, des deux compagnies ferroviaires, des collectivités situées en bordure de la ligne et de M. Arnold Malone, député.

Service de trains de voyageurs

Programme de remise en état des embranchements

Une entente officielle conclue par Transports Canada et la CCT confie à la Division de l'Ouest la responsabilité des inspections techniques inhérentes au Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Le programme du gouvernement fédéral, dont l'objet est de remettre en état ou d'améliorer

tributaires du transport du grain dans le réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien, s'est poursuivi en 1987. Une fois les embranchements

remis en état, des wagons complets de marchandises d'un poids brut de 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1987, les dépenses

de ce programme se chiffraient à environ 813 millions de dollars.

En 1987, les travaux en cours ont fait l'objet d'inspections préliminaires des travaux prévus pour 1988-1989.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1987, la construction du tunnel de Rogers Pass (C.-B.) s'est poursuivie à grande échelle.

Le projet d'amélioration des voies, qui vise à réduire la pente de la voie de CP Rail vers l'Ouest et à augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, aura coûté plus de 600 millions de dollars lorsqu'il sera terminé. Le projet prévoit la construction de vingt et un milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de onze ponts.

Le directeur de l'Ingénierie de la Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire,

- Subdivision Erwood du CN : L'ordonnance n° WDR1987-340 du 31 décembre 1987 ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de poursuivre l'exploitation de la subdivision Erwood entre Baden (Man.) (point milliaire 50,88) et Hudson Bay (Sask.) (point milliaire 100,0) et ordonne aussi le réexamen de la requête en abandon au plus tard le 31 décembre 1988.

Parmi les autres activités relatives aux embranchements ferroviaires des Prairies, il convient de mentionner les suivantes :

- l'achèvement d'un raccordement entre la subdivision Watrous de CN Rail et la subdivision Colonsay de CP Rail à Amazon (Sask.), lequel forme la subdivision Impérial du CN la cession du tronçon Dilke-Amazon à CN Rail et l'abandon de 34,9 milles de l'ancienne subdivision Colonsay du CP entre Amazon et Colonsay, en conformité avec les ordonnances nos WDR1987-292 du 6 novembre 1987, WDR1987-326 du 7 décembre 1987 et WDR1987-343 du 21 décembre 1987, respectivement;

- l'abandon de 27,2 milles de la subdivision Lac du Bonnet du CP, de 2,1 milles de l'embranchement Crofton du CP, de 17,7 milles de la subdivision Fife Lake du CP et des 33,3 milles de la subdivision Colonsay du CP, en conformité avec les ordonnances nos WDR1987-007, WDR1987-085, WDR1987-174 et WDR1987-292, respectivement,

- l'enlèvement de 56,4 milles de la subdivision Altawan et de 28,5 milles de la subdivision Neudorf de CP Rail ainsi que de 71,0 milles de la subdivision Chisel Lake de CN Rail du réseau ferroviaire permanent, en conformité avec les modifications apportées à l'ordonnance prohibitive n° 3 le 30 septembre 1987;

- l'enlèvement de 17,3 milles de voie du réseau ferroviaire permanent sur la subdivision Kisbey de CP Rail, en conformité avec les modifications apportées à l'ordonnance prohibitive n° 8 le 30 septembre 1987.

Déplacement de voies ferrées à Regina

En 1984, la Ville de Regina a déposé une requête en vertu de la partie I de la Loi sur le *déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, au sujet de la phase I de son projet de déplacement de voies. En 1985, elle a présenté une requête portant sur la phase II du projet.

Une audience publique au sujet de la requête touchant la phase I du projet a commencé à Regina le 3 novembre 1986 et s'est poursuivie en plusieurs étapes jusqu'au 27 mai 1987. Au total, deux conférences préliminaires.

Une décision et ordonnance prise dans cette affaire le 10 août 1987 autorise la mise en chantier de la phase I du projet de déplacement de voies ferrées à Regina sous réserve de diverses conditions énoncées dans le document.

La Commission a accepté une requête déposée au sujet de la phase II du projet. Il y est proposé de déplacer presque toutes autres installations de Canadian Pacific Limited et une partie du reste des voies du CN dans la ville de Regina. La Commission étudie la requête concernant la phase II; elle tiendra ultérieurement une audience publique à son sujet.

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1987				
Total	CP	CN		
54	23	31	Subdivisions	
1 615	656	959	Nbre total de requêtes (milles)	
1 202	475	727	Embranchements dont on a ordonné l'abandon (milles)	
229	139	90	Embranchements dont on a ordonné le maintien (milles)	
9	9	-	Requêtes en instance (milles)	
175	33	142	Millage inclus dans le réseau ferroviaire permanent (milles)	
Total, réseau ferroviaire permanent			15 774,03 milles	

LA DIVISION DE L'OUEST de la Commission canadienne des transports a été créée en 1979 aux termes d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devrait faire sentir sa présence de façon plus visible dans l'Ouest du Canada.

La Division, dont l'administration centrale se trouve à Saskatoon, a rapproché la Commission des Canadiens de l'Ouest du pays. Elle facilite les rapports avec les transporteurs, les expéditeurs, les compagnies cédalières, les administrations des villes, des villages et des collectivités et tous les particuliers qui font usage des transports dans l'Ouest du Canada. La Commission peut ainsi fournir plus rapidement les renseignements demandés et donner suite tant aux requêtes officielles qu'aux plaintes officielles.

Deux commissaires, membres de tous les comités modaux, ainsi qu'un petit groupe de spécialistes et d'employés de soutien travaillent au bureau de la Commission à Saskatoon.

Transport par chemin de fer

La Division de l'Ouest n'a tenu aucune audience publique pour le réexamen de requêtes relatives à l'abandon d'embranchements ferroviaires en 1987, mais elle a réexaminé les requêtes ci-après.

- Subdivision Preeceville du CN : L'ordonnance n° WDR1987-176 du 13 juillet 1987 ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de poursuivre l'exploitation de la subdivision Preeceville entre Preeceville (point milliaire 72,73) et Kelvington (point milliaire 113,58) en Saskatchewan.

- Subdivision Central Butte du CN : L'ordonnance n° WDR1987-224 du 27 août 1987 ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de poursuivre l'exploitation de la subdivision Central Butte entre Moose Jaw Jct. (point milliaire 39,37) et Mawer (point milliaire 85,00) en Saskatchewan.

- Subdivision Acadia Valley du CN : L'ordonnance n° WDR1987-318 du 23 novembre 1987 ordonne à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'abandonner l'exploitation de la subdivision Acadia Valley entre Eyre Junction (Sask.) (point milliaire 0,0) et Acadia Valley (Alb.) (point

- Subdivision Furness du CP : L'ordonnance n° WDR1987-319 du 23 novembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée d'abandonner l'exploitation de la subdivision Furness entre Epping (Sask.) (point milliaire 0,0) et Paradise Valley (Alb.) (point milliaire 19,5) à compter du 30 avril 1988, sous réserve de l'établissement d'un service de rechange pour le transport et la maintenance du grain à Paradise Valley afin de répondre aux besoins des producteurs.

- Subdivision Colony du CP : L'ordonnance n° WDR1987-321 du 30 novembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée d'abandonner l'exploitation de la subdivision Colony entre Rockglen (point milliaire 0,0) et Killdeer (point milliaire 24,6), en Saskatchewan, trente jours après la fermeture du site de la Saskatchewan Wheat Pool à Killdeer, ou le 31 décembre 1988, selon la date la plus proche.

- Subdivision Neudorf du CP : L'ordonnance n° WDR1987-329 du 8 décembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée de poursuivre d'exploitation de la subdivision Neudorf entre Rocanville (point milliaire 52,5) et Esterhazy (point milliaire 82,0), en Saskatchewan, et ordonne le réexamen de la requête en abandon au plus tard le 31 décembre 1988.

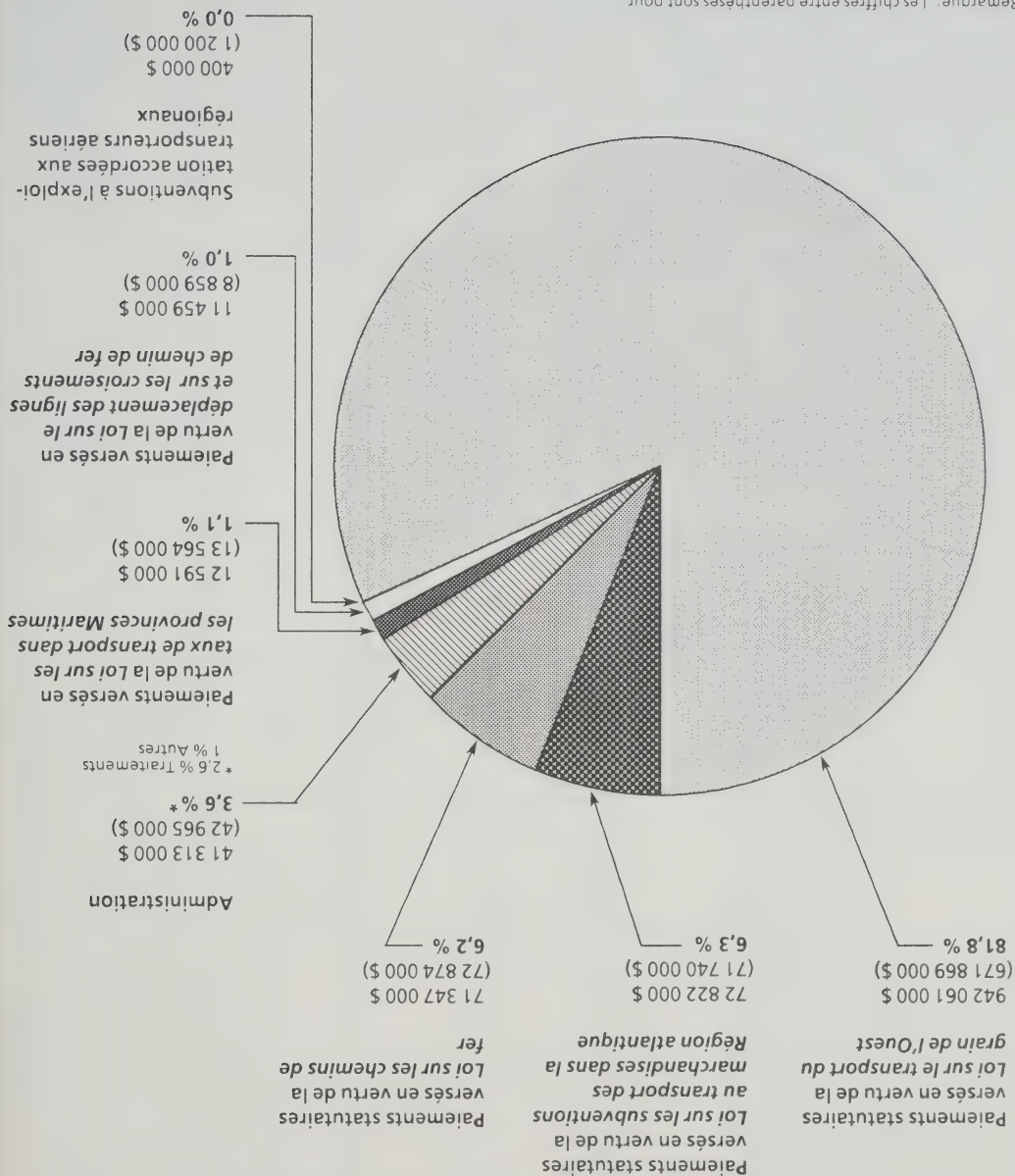
- Subdivision Kisbey du CP : L'ordonnance n° WDR1987-341 du 29 décembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée de poursuivre l'exploitation de la subdivision Kisbey entre Griffin (point milliaire 43,6) et Weyburn (point milliaire 60,9), en Saskatchewan.

- Subdivision Altawan du CP : L'ordonnance n° WDR1987-342 du 29 décembre 1987 ordonne à Canadien Pacifique Limitée de poursuivre l'exploitation de la subdivision Altawan entre Notukeu (Sask.) (point milliaire 65,7) et Manberries (Alb.) (point milliaire 122,1).

Comparaisons – Subventions et contributions

	1987 (\$ x 1 000)	1986 (\$ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paielements statutaires versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	71 347	72 874	(1 527)
Paielements statutaires versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	72 822	71 740	1 082
Paielements statutaires versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	942 061	671 869	270 192
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	400	1 200	(800)
Paielements versés en vertu de la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes	12 591	13 564	(973)
Paielements versés en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	11 459	8 859	2 600
Total	1 110 680	840 106	270 574

Estimation des dépenses budgétaires pour 1987



Remarque: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1986. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Président

**Vice-président
(Droit)**

**Vice-président
(Recherche)**

Direction de
la
vérification

Direction
générale des
services de
gestion

Direction du
personnel

Direction de
l'informa-
tique

Direction
des services
financiers et
administratifs

Direction de
la recherche
économique
et sociale

Direction
des services
financiers et
administratifs

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports

Loi nationale sur les transports, 1967

Commission canadienne des transports

Devoirs et pouvoirs

1. Réglementation des séances et dispositions des affaires; Loi nationale sur les transports (LNT), article 20.
2. Exécution des fonctions attribuées à la Commission par l'article 21 de la LNT, la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique (Partie II) et la Loi sur les transports.
3. Elaboration et application d'une politique en matière de transport; LNT, article 22.
4. Constitution et pouvoirs des comités de la Commission; LNT, article 24.
5. Élaboration des règlements et de règlements, y compris les règles de pratique et de procédures de la Commission; LNT, articles 26 et 63.

Président

Vice-président (Droit)

Vice-président (Recherche)

Comité de révision

Direction de la recherche

Direction de l'exploitation et des tarifs

Constituée en 1970, dirigée par le Vice-président (Droit); LNT, paragraphe 7(5).

Devoirs et pouvoirs

Réviser, sur demande, des ordonnances ou des décisions des comités modaux; LNT, paragraphe 24(4) et article 63.

Créée en 1968, dirigée par le Vice-président (Recherche); LNT, paragraphe 7(4).

Devoirs et pouvoirs

Surveiller les programmes de recherche nécessaires pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 3 de la LNT et remplir les pouvoirs décrits au paragraphe 7(4) et à l'article 22.

Comité des transports aériens

Comité des transports par chemin de fer

Comité des transports par eau

Comité des transports par véhicule à moteur

Comité des transports par pipeline de dérivés

Comité de la politique en matière de transport international

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des transporteurs aériens exploitant des services sérieux commerciaux.

1. LNT, articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. (Partie II).

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des compagnies ferroviaires des chemins de fer ou des particuliers autorisés à construire ou à exploiter une voie ferrée.

1. LNT, articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada.
3. Loi sur les chemins de fer de l'État.
4. Loi sur les taux de transport de marchandises par les provinces Maritimes.
5. Loi sur l'Office national de l'énergie.
6. Loi sur les chemins de fer.
7. Loi sur les transports (Partie IV).
8. Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.
9. Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie (1979, article 25).
10. Loi sur le transport du grain de l'Ouest.
11. Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (chemins de fer).

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard du transport de marchandises et de passagers par navire dans certaines régions.

1. LNT, articles 22, 23 et 63.
2. Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent.
3. Loi sur les transports (sauf la Partie IV).
4. Loi sur la marine marchande du Canada (Partie XV).
5. Loi de dérogation sur les conflits maritimes.
6. Loi sur le pilotage.
7. Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie de 1979, article 27.

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard du transport interprovincial de marchandises ou de passagers par camion ou par autocar.

1. LNT, articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. Partie II de la LNT.
3. Loi sur le dimanche.*
- a. Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (véhicules à moteur).

* Le 24 avril 1984, la Cour suprême du Canada a déclaré inopérants les articles 2 et 3 du paragraphe 52(1) de la Loi constitutionnelle de 1982.

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des pipelines de dérivés et des pipelines mixtes.

1. LNT, articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. Partie II de la LNT.
3. Loi sur l'Office national de l'énergie.

Devoirs et pouvoirs

Constituée en 1969, il représente la Commission à l'égard des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux et internationaux devant dans le domaine des transports et relevant du régime.

Enquêtes sur les accidents

Six enquêtes majeures ont été menées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer* en 1987 et 1 500 accidents ont été investigués par trois bureaux régionaux. Les accidents survenus en foule dans les Maritimes au printemps ont donné lieu à trois enquêtes.

À Thomson (N.-É.), qui se trouve à 150 kilomètres au nord-ouest de Halifax, un accident causa le déraillement de cinq locomotives et de 39 wagons, et à six kilomètres au sud-est de Bathurst (N.-B.), deux locomotives et 29 wagons ont déraillé au cours d'une manoeuvre d'atteleage. Les deux accidents se sont produits le 9 mars sur les voies du CN. Le 1^{er} avril, 17 wagons de marchandises sont tombés dans le fleuve Saint John lorsqu'un pont de CP Rail a été emporté par l'embâcle.

Approbation des taux d'encouragement

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a autorisé le CN à offrir des taux d'encouragement pour le transport du grain pendant la campagne agricole 1987-1988.

Dans sa décision, le CTCF convient que les frais d'expédition soient réduits de 1,50 \$ par tonne si l'expéditeur réussit à charger son grain dans des rames de 18 wagons-trémiés, en 24 heures ou moins, et qu'il l'expédie à une destination précise. La décision du CTCF d'autoriser des taux d'encouragement fait fond sur les dispositions de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Confirmation des Conditions de l'union

En août, le Comité de révision de la Commission a rendu une décision dans laquelle il confirme le principe des garanties de tarifs marchandises que confèrent à Terre-Neuve les Conditions de son union avec le Canada.

La requête faisant l'objet de la décision du Comité provenait du procureur général de Terre-Neuve qui demandait la révision d'une décision du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) datée de février 1986. Dans cette décision, le CTCF statue que la structure tarifaire adoptée par Terra Transport du CN pour le transport des marchandises entre le continent et l'île de Terre-Neuve renferme de «nombreux» taux non compensatoires (c'est-à-dire inférieurs au coût d'exploitation), et il ordonne au CN de

Déplacement des lignes à Regina

En août, la Commission a approuvé sous condition une requête présentée par la Ville de Regina en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer* (LDLCCF), en vue de déplacer les principales installations ferroviaires de Regina. La Ville devait déposer un plan financier révisé tenant compte des changements que le panel de la CCT avait jugé nécessaire d'apporter au projet de déplacement des lignes.

La Ville de Regina avait déposé sa requête en vue de mettre à exécution ses objectifs de planification d'aménagement urbain. C'était la première fois qu'une requête importante était entendue en vertu de la LDLCCF.

Le CTA simplifie ses formalités administratives

Le Comité des transports aériens (CTA) a permis aux transporteurs aériens internationaux de réagir plus rapidement aux fluctuations du marché en mettant en place, à bas prix, un système informatif de liaison avec la Airline Tariff Publishing Company à Washington (D.C.).

Les transporteurs aériens peuvent maintenant demander la permission d'établir des tarifs analogues à ceux de leurs concurrents ou de nouveaux tarifs de façon plus expéditive, en s'adressant au CTA par voie électronique au lieu de déposer des requêtes sur papier, procédure qui exigeait beaucoup de temps.

relever ces taux à un niveau compensatoire dans les 60 jours.

CRÉÉE LE 19 septembre 1967 en vertu de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), la Commission canadienne des transports (CCT) succéda à la Commission des transports du Canada (chemins de fer), à la Commission des transports aériens et à la Commission maritime canadienne, organismes de réglementation qu'elle fusionna en une même entité réglementaire. En réunissant ainsi les divers organismes de réglementation, la LNT a tout simplement pour objet « de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées ».

La Commission exécute toutes les fonctions que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la

Loi sur les chemins de fer, la *Loi sur*

l'aéronautique, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur*

le transport du grain de l'Ouest, la *Loi sur la*

marine marchande du Canada et d'autres lois.

Elle est une cour administrative et ses décisions,

normalement prises par ses comités modaux, ont

force exécutoire, mais peuvent toutefois être

examinées par son propre Comité de révision, ou

portées en appel devant la Cour fédérale du

Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou

devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une

décision finale de la CCT concernant une

demande : a) de permis en vertu de la *Loi sur*

l'aéronautique pour exploiter un service aérien

commercial, b) de permis en vertu de la *Loi*

nationale sur les transports pour exploiter une

entreprise de transport par véhicule à moteur,

c) de permis en vertu de la *Loi sur les transports* s'il

s'agit de transport par eau, ou d'un certificat de

commodité et de nécessité publiques en vertu de

la *Loi nationale sur les transports* à l'égard d'un

pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le

gouverneur en conseil.

La CCT est formée d'au plus 17 commissaires

dont un président et deux vice-présidents. Le

premier vice-président supervise le travail des

comités de la Commission et s'occupe des

questions de droit tandis que le second s'occupe

des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont

répartis entre sept comités et trois directions.

Cinq de ces comités régissent le transport par

chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à

ordonnances.

Nouvelle loi sur les transports

À la fin de l'été 1987, la Chambre des

communes a adopté le projet de loi C-18 qui allait

devenir la nouvelle *Loi nationale de 1987 sur les*

transports (LNT) du Canada à compter du 1^{er}

janvier 1988. La Commission a donc entrepris de

mettre fin progressivement à ses activités en 1987

pour faire place au nouvel Office national des

transports du Canada. Malgré tous ces

changements, cependant, elle a su mener des

enquêtes importantes et résoudre bon nombre de

questions au cours de l'année.

FAITS SAILLANTS DE 1987

Sécurité ferroviaire

En décembre, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la Commission a autorisé les deux principales compagnies ferroviaires du Canada à exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue. Dans sa décision, le CTCF ordonne aux compagnies de se plier à 37 conditions avant que soit autorisée l'exploitation des trains sans fourgon de queue.

Un aspect majeur de la décision autorise ces compagnies à remplacer le fourgon de queue par un monteur de queue [(MQ) - qu'on appelle ETIS en anglais], dispositif de surveillance électro-mécanique, et à poster l'équipe de queue dans la cabine de la locomotive.

«[...] un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada [...]»

Article 3 de la Loi nationale sur les transports

TABLE DES MATIÈRES

Commission canadienne des transports	1
Division de l'Ouest	11
Comité des transports par chemin de fer	15
Comité des transports aériens	23
Comité des transports par eau	29
Comité des transports par véhicule à moteur	33
Comité de la politique en matière de transport international	35
Comité des transports par pipeline de denrées	37
Comité de révision	39
Direction de la recherche	41
Direction de l'exploitation et des tarifs	43
Direction générale des subventions au transport	47
Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada	53
Appendices	65

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN 1987

Président :

L'hon. Erik Nielsen, C.P., c.r.

Vice-président (Droit) :

J. David Thompson, c.r.

Vice-président (Recherche) :

Vacant

Commissaires :

J.-L. Bourret

D.H. Chapman

J. Gérard Drainville

D.H. Jones, c.r.

Hon. Marcel Lambert, C.P., c.r.

Mike Landers

Paul Langlois

J.M. McDonough

Hon. J.C. Munro, C.P.

R.J. Orange

J.F. Walter

B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission :

D.W. Foley

Emplacement

Édifice Jules-Léger

Les Terrasses de la Chaudière

15, rue Eddy

Hull (Québec)

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9

Tél. : (819) 997-6567

Télex : 053-4254



L'honorable John C. Crosbie
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai
l'honneur de vous présenter sous ce pli le vingt et unième rapport annuel de la
Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1987.
Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments
distingués.

Erik Nielsen

Le vingt et unième rapport annuel 1987 de la
Commission canadienne des transports a été
réalisé par la Direction des communications,
Division des publications, en collaboration avec
le personnel des Services de bureau.

Équipement : Ordinateur Xerox 8000

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1988
No de catalogue TT-1-1987
ISBN 0-662-55679-8

Imprimé au Canada

**Le vingt et unième
rapport annuel
de la
Commission canadienne
des transports
1987**

Le vingt et unième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1987



Canada

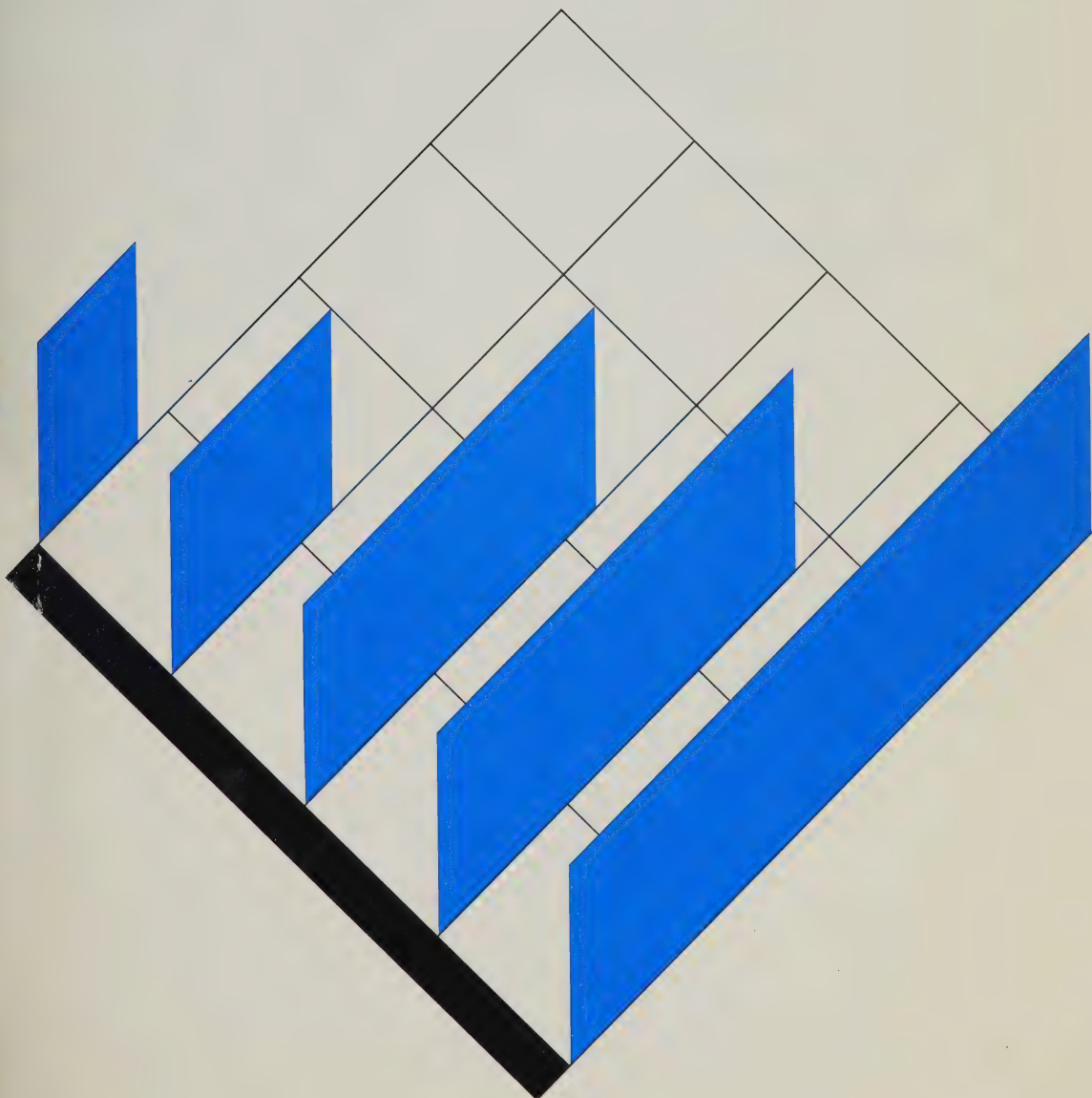


National
Transportation
Agency of Canada

Office national
des transports
du Canada

CA1
TA87
A56

Annual Report 1988



**The First
Annual Report
of the
National
Transportation
Agency of Canada
1988**



The First Annual Report 1988 of the National Transportation Agency of Canada was produced by the Communications Services Directorate in collaboration with Technical and Creative Services.

Equipment: Ventura Publisher

© Minister of Supply and Services Canada 1989
Catalogue No. TW1-1/1988
ISBN 0-662-56522-3

Printed in Canada

Chairman
National Transportation Agency
of Canada



Président
Office national des transports
du Canada

The Honourable Benoît Bouchard, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the first annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1988.

Sincerely,

A handwritten signature in cursive script, reading "Erik Nielsen".

Erik Nielsen

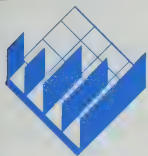
NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

"... a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers and to maintain the economic well-being and growth of Canada and its regions ..."

Subsection 3(1), *National Transportation Act*, 1987

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
MEMBERS	11
SECRETARIAT	17
BRANCHES	
• Dispute Resolution	19
• Market Entry and Analysis	25
• Rail Safety	31
• Transportation Subsidies	39
REGIONAL OFFICES	
• Atlantic Region	43
• Western Region	45
INTERNAL SERVICES	
• Legal Services	47
• Management Services	49
APPENDICES	
A Dispute Resolution	51
B Market Entry and Analysis	57
C Rail Safety	65
D Transportation Subsidies	69
E Secretariat and Legal Services	91



INTRODUCTION

This is the first annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission which had regulated transportation in Canada since 1967.

The new transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive market place. Economic regulation has been reduced; in establishing the new regulatory body, there is a new emphasis on problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction, and through the investigation of railway/pipeline accidents.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the new regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing new intra-modal and market orientation objectives.

Members

The Act provides for the appointment by the Governor in Council of a Chairman, a Vice Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer responsible for controlling the work of both members and staff.

Members of the Agency are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as chief operating officer, is responsible for administration of the NTA and its staff.

Branches

In 1988 there were four program branches — each representing a major area of the Agency's responsibilities: Dispute Resolution, Market Entry and Analysis, Rail Safety and Transportation Subsidies:

- The Dispute Resolution Branch provides various services to assist in the resolution of rates and service disputes between carriers and shippers/travellers (informal and formal investigations, mediation and final offer arbitration). Other areas of responsibility include acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; competitive line rates; interswitching; pilotage tariffs; international air tariffs and the regulation of transportation services for disabled persons.
- The Market Entry and Analysis Branch is responsible for domestic licensing, for the licensing of Canadian and foreign air carriers for operations to and from Canada, and the enforcement of licensing requirements. This Branch also monitors the economic impact of regulatory reform and participates in the negotiation of international air agreements.
- The Rail Safety Branch is responsible for compliance with Agency regulations dealing with the safety of railway operations, infrastructure and rolling stock. Other responsibilities include investigations into railway accidents and compliance with regulations for the transportation of dangerous commodities by rail.
- The Transportation Subsidies Branch is responsible for the payment of subsidies in support of transportation services, and the determination of rates for western grain and other purposes. It also evaluates rail network rationalization proposals.

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. It provides regulatory services to the Agency and issues Agency decisions and orders. Administrative and legal services are

provided by the Legal Services and Management Services branches.

Note: This annual report includes 1988 activities of the Rail Safety Branch. Much of this Branch was transferred to Transport Canada, effective January 1, 1989 with proclamation of the new *Railway Safety Act*. However, the Agency has retained responsibility for applications and complaints regarding railway/highway interface, and the investigation of railway and commodity pipeline accidents.

HIGHLIGHTS OF 1988

Start-Up Activities

Many activities in 1988 centred around starting up. There was extensive personnel activity as the organizational structure was finalized and a human resource strategy adopted which protected the rights of employees while ensuring that the Agency was staffed with highly competent persons. As employees were placed in new positions, considerable emphasis was placed on training to ensure that all employees understood their new responsibilities. Internal communications has also been a priority area. New human resource, financial management and administrative policies and procedures have been developed and put in place to help the Agency regulate in a more timely and efficient manner. The NTA is making use of information technology to improve its internal administrative procedures.

Regional Offices

In order to be accessible to clients throughout Canada, the NTA has established regional offices in Atlantic Canada (Moncton) and in Western Canada (Saskatoon). Additional offices are being established in Quebec, Ontario, the Pacific region and Northern Canada.

In establishing the office in Moncton, the Agency decided to relocate the Rate-Based Subsidies Directorate, which provides subsidies within Atlantic Canada, so that it would be directly accessible to its clients.

Members to Reside in Regional Offices

To strengthen sensitivity to regional issues, some Members of the Agency are to reside in the regional offices. Mr. Craig S. Dickson is resident in the Atlantic Canada office, Mrs. Nicole Forget is resident in the Quebec office, and Mr. Keith Penner will be resident in a new office to be established in Ontario. Other resident Members will be named during 1989.

Communicating Better

Considerable emphasis was placed on external communications with shippers, carriers and the travelling public to inform client groups about the new legislation. Agency staff delivered several hundred

speeches and gave papers at some 60 conferences throughout Canada. Briefing material was prepared and distributed to key client groups. NTA staff submitted numerous articles for publication in external journals and gave some 200 technical briefings to representatives of foreign and provincial governments, industry and groups representing transportation users. Staff participated in more than 1,000 informal meetings with key groups.

Public Hearings

Public hearings were held in various locations across Canada to give members of the public the opportunity to express their views on matters before the Agency for decision. The subject matter of these hearings included proposed rail line abandonments, discontinuance of overnight train service between Ottawa and Toronto, and a complaint by Voyageur Colonial Ltd. that discount fares proposed by VIA Rail were prejudicial to the public interest.

Legislative Amendments - Transportation of Persons with Disabilities

The *National Transportation Act, 1987* was amended in July giving the Agency increased responsibilities with respect to transportation of disabled persons. The Agency was given authority to prescribe, administer and enforce regulations respecting accessibility standards for all modes of transportation under federal jurisdiction.

Decisions

Variable Rates Under Western Grain Transportation Act

In April, following a public hearing held in Winnipeg, the Agency rejected an application for leave to appeal submitted by Alberta Food Products, Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., Canbra Foods Ltd., CSP Foods Ltd., and United Oilseed Products Inc., also known as the Western Crushers. These companies had negotiated agreements for lower freight rates for transporting canola seed with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited under provisions of the *Western Grain Transportation Act* and wanted the NTA to extend this rate to the transportation of canola oil. However, the Agency considered it inappropriate to vary existing agreements by extending them to other products.

Common Carrier Obligations

In June, the Agency ruled that CP was breaching its common carrier obligations in refusing to allow the routing of feed grain cars, loaded at CP rail locations of Cargill Ltd. and its direct suppliers, to Thunder Bay for onward transport by CN Rail.

Extension of Interswitching Limits

In August, the Agency approved a request by Domtar Inc. that its facilities in Donnacona, Quebec be deemed to be within the interswitching limits of Allenby, Quebec. This decision permits Domtar to take advantage of the interswitching provisions of the *National Transportation Act, 1987*, giving the company access to both CN and CP rail services at Allenby, Quebec. The Agency noted that the Domtar facilities at Donnacona are reasonably close to the interchange at Allenby; granting the application would remove the competitive disadvantage which the company was experiencing.

Competitive Line Rates

In September, in response to a request from Alberta Gas Chemicals Inc., the Agency set a competitive line rate for the movement of methanol from the company's plant at Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta by CP Rail. This was the first application to the Agency under the new competitive line rate provisions of the *National Transportation Act, 1987*.

Atlantic Pilotage Charges

In October, the Agency ruled against a proposed four per cent across-the-board tariff increase sought by the Atlantic Pilotage Authority. The decision found the proposed increase prejudicial to the public interest as defined in the *National Transportation Act, 1987*.

Canadian Ownership - Air Carrier Industry

In November, the Agency granted a licence to Air 2000 Airlines Ltd. to operate an international charter service from Toronto. This licence was granted after the company underwent a restructuring and reorganization to meet the requirements of being Canadian as set down in the *National Transportation Act, 1987*. The provisions in the legislation with respect to Canadian ownership and control are vital to maintaining a strong Canadian air carrier industry.

Interswitching Regulations

In November, the Agency ruled that the Essex Terminal Railway Company should abide by the *Railway Interswitching Regulations*. The decision followed an inquiry by an NTA staff officer into the railway's request that the regulations not apply to companies which derive 90 per cent or more of their gross freight revenue from interswitching. The major focus of the inquiry was the extent to which the Essex Terminal Railway would be harmed by adhering to regulated interswitching rates. The Agency decision concluded that the railway was unable to demonstrate that adherence to the regulations would have a significant negative impact on the company.

VIA Rail Discount Fares

In December, the Agency recommended that the Governor in Council order a full inquiry into VIA Rail's pricing policy. The Agency ruled that discount fares, which VIA Rail had proposed during the summer between Montreal and Ottawa, and Toronto and Montreal, were prejudicial to the public interest because of the impact on bus traffic. The NTA concluded that the discount fare would draw passengers away from Voyageur Colonial Inc.; the revenue loss would reduce the bus company's ability to operate marginal routes in Ontario and Quebec.

RAIL ACCIDENT INVESTIGATIONS

Agency accident investigators conducted six major inquiries under section 226 of the *Railway Act*. A number of significant recommendations on rail safety stemmed from the accident investigations. In particular, the report into the January 15, 1988 rear-end collision between two freight trains inside Regina yard, recommended spot checks of train crew members' bags for drugs and alcohol. Compulsory drug and alcohol tests for crews following a railway accident involving serious injury and loss of life were also recommended. A backlog of 258 recommendations dating back to 1980 from previous Canadian Transport Commission accident investigations were either implemented or resolved to the Agency's satisfaction. About 1,000 accidents were investigated in 1988.

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA ORGANIZATION

AGENCY

MEMBERS

E. Weinberg	C. Dickson	J.D. Mutch	*J.M. McDonough
E. O'Brien	N. Forget	K. Penner	*M. Lambert

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen
(613) 997-9233
FAX: (613) 952-7142

STAFF

EXECUTIVE DIRECTIVE

Executive Director
Keith Thompson
(819) 997-1853
Fax: (819) 953-5252

NTA SECRETARIAT

Secretary
Suzanne Clément
(819) 997-0677
Fax: (819) 953-5253

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

Director General
Margaret Bloodworth
(819) 953-4657
Fax: (819) 953-5686

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

Director General
Amelita Armit
(819) 953-5074
Fax: (819) 953-5562

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

Director General
Mike Parry
(819) 997-6514
Fax: (819) 953-5564

RAIL SAFETY BRANCH

Director General
Ken Tikkanen (Acting)
(819) 997-6025
Fax: (819) 953-5561

LEGAL SERVICES BRANCH

General Counsel
Marie-Paule Scott
(819) 997-9322
Fax: (819) 997-6727

MANAGEMENT SERVICES BRANCH

Director General
David Smith
(819) 997-0242
Fax: (819) 997-6727

* temporary member

NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

FUNCTIONS

DISPUTE RESOLUTION

- MEDIATION OF RATE AND SERVICE COMPLAINTS AND ABANDONMENTS
- FINAL OFFER ARBITRATION
- INTERSWITCHING
- COMPETITIVE LINE RATES
- RAIL CONTRACTS, AGREED CHARGES AND TARIFF NOTICES
- AIR, RAIL AND WATER FREIGHT AND PASSENGER SERVICE AND RATE DISPUTES
- INTERNATIONAL AIR TARIFFS
- MERGERS AND ACQUISITIONS
- SERVICES FOR DISABLED PERSONS
- RAIL INFRASTRUCTURE PROGRAMS

MARKET ENTRY AND ANALYSIS

- LICENSING
 - Domestic and International Air Operations
 - Northern Marine Resupply Services
 - Temporary Entry Waivers, Coasting Trades, Customs Regulations and *Energy Supplies Emergency Act*
 - Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity
 - Notices of Agreements to Convey Lines of Railway
 - Commodity Pipelines
- MONITORING AND ANALYSIS
 - Annual Reviews
 - Five-Year Review
 - Specific Requests
- ENFORCEMENT OF LICENCE CONDITIONS
- INTERNATIONAL AIR AGREEMENTS

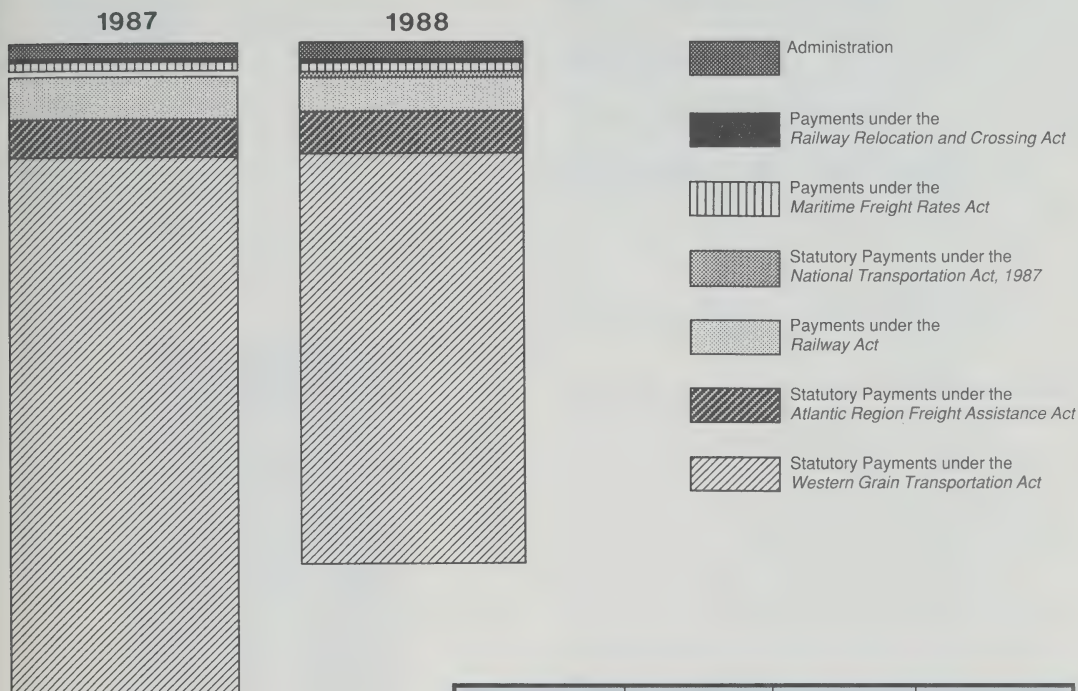
TRANSPORTATION SUBSIDIES

- SUBSIDY PAYMENTS
 - Western Grain Transportation
 - Atlantic Region and Maritime Subsidies (*Atlantic Region Freight Assistance Act, Maritime Freight Rates Act*)
 - Railway Branch Lines
 - Passenger Trains
- RAILWAY RATIONALIZATION
 - Abandonment Applications
 - Alternative Service Proposals
- TRANSPORTATION COSTING

RAIL SAFETY

- TRAIN OPERATIONS MONITORING
- OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH
- RAIL/HIGHWAY INTERFACE
- DEVELOPMENT OF STANDARDS
- DANGEROUS GOODS MOVEMENT REGULATION
- EQUIPMENT AND INFRASTRUCTURE QUALITY CONTROL MONITORING
- RAIL AND PIPELINE ACCIDENT INVESTIGATION

COMPARISON OF ESTIMATED BUDGETARY EXPENDITURES



	Percentage of 1988 Expenditures	1987 (\$ 000's)	1988 (\$ 000's)	Increase (Decrease) (\$ 000's)
Administration	(1) 4.4%	\$41,313	\$43,510	\$2,197
Statutory Payments under the <i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	1.4%	\$11,459	\$12,500	\$1,041
Statutory Payments under the <i>Maritime Freight Rates Act</i>	1.3%	\$12,591	\$13,136	\$545
Statutory Payments under the <i>National Transportation Act, 1987</i>	1.4%	—	\$13,271	\$13,271
Statutory Payments under the <i>Railway Act</i>	3.9%	\$71,347	\$38,506	(\$32,841)
Statutory Payments under the <i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>	8.5%	\$72,822	\$83,429	\$10,607
Statutory Payments under the <i>Western Grain Transportation Act</i>	79.1%	\$942,061	\$777,124	(2) (\$164,937)
Total	100%	\$1,151,593	\$982,316	(\$169,277)

(1) 3.6% Salaries and wages, 0.8% Other

(2) The difference in these payments is due to the reduced tonnage of grain shipped in 1988.



Members of the National Transportation Agency of Canada

CHAIRMAN: Honourable Erik Nielsen, P.C., D.F.C., Q.C., LL.B.



Mr. Nielsen, a graduate of Dalhousie University with a Bachelor's degree in Law, started a law practice in Yukon in 1952. He was elected to the House of Commons in 1957, and served the Government of Canada in various capacities including Deputy Prime Minister and President of the Privy Council, Minister of Public Works, Minister of National Defence and Leader of the Opposition. He resigned as the Member of Parliament for Yukon in January 1987 prior to his appointment as President of the Canadian Transport Commission. Mr. Nielsen is a veteran of the second world war. He has been a qualified pilot for 46 years; he flies his own aircraft and holds a commercial pilot's licence.

VICE-CHAIRMAN: Micheline Beaudry



Mrs. Beaudry has over 25 years of industrial and consulting experience in the energy and transportation sectors, with public companies and regulated industries both in Canada and abroad. In the course of her career, she has worked for Hydro-Québec, Metropolitan Gas, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon and Québecair, as Assistant to the President. Prior to being appointed to the NTA, Mrs. Beaudry was Vice President with Econosult-Lavalin. She holds a Bachelor's degree in Commerce and an MBA from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal, where she also taught marketing research earlier in her career.

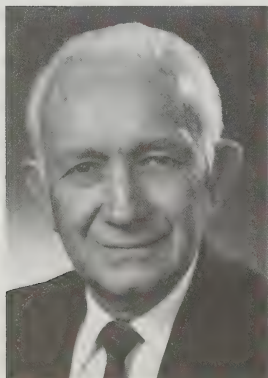
MEMBERS:



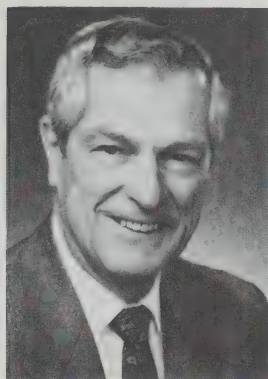
Mr. Craig S. Dickson brings to the Agency his knowledge and experience in the Atlantic provinces having served for 34 years with the Atlantic Provinces Transportation Commission, the last 26 years as its General Manager. In that position Mr. Dickson was active in a number of professional and trade organizations and was President of the Canadian Transportation Research Forum for 1987-1988. He has served as a director of the Canadian Shippers Council, and was a member of the Transportation Committee of the Canadian Chamber of Commerce, the New Brunswick Trade Development Board, the Chartered Institute of Transport, and the Maritime Regional Advisory Council. He is also a past national chairman of National Transportation Week.



Mrs. Nicole Forget held a number of management positions prior to her career as a lawyer and her nomination to the Vice-Presidency of the Conseil des services essentiels au Québec. A founding member and Secretary of the Fédération des femmes du Québec, Mrs. Forget was President of the Association des consommateurs du Québec and Chairman of the Board of Nouveler Inc., a holding company in the development of new sources of energy. Mrs. Forget has been a member of many boards of directors, including the Economic Council of Canada and the Conseil d'administration d'Hydro-Québec. She has a Bachelor's degree in Commerce from l'École des Hautes Études Commerciales of the University of Montreal and a law degree from the same university. She is a member of the Barreau du Québec and of the Corporation des Conseillers en relations industrielles.



Mr. James D. Mutch was Senior Director, Industry Relations, with Canadian Airlines International. He held a number of senior positions with CAI (formerly Canadian Pacific Airlines) including Senior Director, Sales Development and Corporate Liaison; Director, Western Region; and Manager - Edmonton and northern Alberta, Hong Kong and South East Asia, southern California and southwest U.S.A., and Hawaii. Prior to that he held management positions in Victoria, Vancouver and other areas of western Canada. Mr. Mutch is a member of the Quarter Century Aviation Club of Vancouver and Edmonton, and an honorary member and past director of the Northern Air Transport Association. A former bush pilot, Mr. Mutch has over 40 years domestic, international and transborder experience in the aviation industry; he holds a pilot's licence.



Mr. Edmund J. O'Brien was Director of Transportation for the Province of Newfoundland and Labrador between 1973 and 1987, during which time he was a member of the federal Minister of Transport's task force on program review. Prior to that he held a number of senior positions in government and private industry, including Executive Officer-Director of Administration of the International Development Research Centre; Executive Vice-President, General Manager and Director of Québecair, and Chief Economic Analyst (International) of Canadair Limited. Prior to becoming a Member of the NTA he served as Secretary of the Canadian Transportation Research Forum.



Mr. Keith Penner brings to the Agency his knowledge and experience in the north. As the Member of Parliament for Cochrane-Superior from 1968 to 1988, Mr. Penner served as parliamentary secretary to the Minister of State for Science and Technology and to the Minister of Indian Affairs and Northern Development. He was also Chairman of the Standing Committee on Indian Affairs and Northern Development. Mr. Penner's education includes a Bachelor of Arts degree and a Master's of Education. As an undergraduate, he studied at the University of Alberta; his postgraduate studies were at the University of Toronto and the University of Ottawa. He also did post-degree work at Queen's University and McMaster University. He was a Visiting Fellow in the School of Political Science at Queen's University for the 1987-88 academic year.



Mr. Edward Weinberg was previously a senior official with the Canadian Transport Commission. He joined the CTC in 1970 and, at the time of his secondment to the Office of Economic Regulatory Reform of the Minister of Transport in 1985, he was Director of Freight Studies in the Research Branch. While with the CTC he chaired a number of federal-provincial inquiries into transport-related matters including the Vancouver rail access study and the White Pass and Yukon Railway inquiry; he co-chaired the Thunder Bay rail access study; and represented the CTC on the joint track usage study - Fraser Thompson Canyon. Since 1985 Mr. Weinberg has been involved with the development of the economic regulatory reforms which led to the establishment of the NTA. He has a Bachelor of Science degree from McGill University.



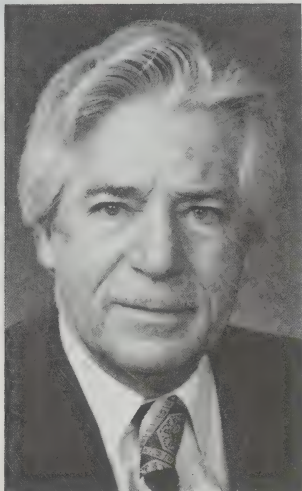
TEMPORARY MEMBERS:

The Honourable Marcel J.A. Lambert, P.C., Q.C., is a graduate of the University of Alberta with a Bachelor's degree in Commerce. As a Rhodes Scholar, he attended Oxford University where he obtained a B.A. (Juris.) and a B.C.L. His studies were interrupted by the second world war, where he saw active service in the Canadian Army as a troop officer. In 1950 Mr. Lambert joined a law practice in Edmonton, and in 1957 was elected to the House of Commons as the Member of Parliament for Edmonton West. He continued his association with the law firm until 1982 when he retired from the practice of law. He ceased to be a Member of Parliament in 1984 and was appointed a Commissioner of the Canadian Transport Commission in March 1985.



FAREWELL

Mr. James Maurice McDonough retired from the NTA at the end of 1988. He was a temporary Member of the Agency, and before that had been a Commissioner of the Canadian Transport Commission since 1977. He had been Chairman of its International Transport Policy Committee since 1979. He was also the Commission's Senior Commissioner, Western Canada. Before being appointed to the CTC, Mr. McDonough held a number of senior positions in the grain industry, including Executive Director of the Hall Commission on Grain Handling and Transportation, Director of Grain Handling and Transportation with the Canadian Grains Council, and a member of the Canadian Livestock Feed Board.



IN MEMORIAM

Mr. Jean Marchand, former President of the Canadian Transport Commission, died on August 28, 1988 at the age of 69. Mr. Marchand, who was President of the CTC from 1983 to 1985, graduated with a degree in Social and Political Science from Laval University. At the age of 24, he became an organizer for the Confédération des travailleurs catholiques du Canada (CTCC) where he worked for 23 years holding positions such as General Secretary and President. In this capacity, Mr. Marchand was an advocate of workers' rights, educational reform and other social issues.

In 1965, Mr. Marchand entered federal politics and was a Cabinet Minister for 11 years. He held a variety of positions including Minister of Transport, Minister of Manpower and Immigration, and Minister of Regional Economic Expansion.

In 1976, Mr. Marchand was appointed to the Senate and became its Speaker in March 1980. He resigned from the Senate in 1983 to head the CTC.



SECRETARIAT

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. Under section 16 of the *National Transportation Act, 1987*, it is responsible for recording Agency decisions, issuing Agency decisions and orders, drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating ministerial and executive correspondence, and administering public hearings conducted by the Agency.

The Secretariat is also responsible for processing all applications filed under section 41 of the Act which states that the NTA "may review, rescind or vary any decision or order made by it or may rehear any application before deciding it if, in the opinion of the Agency, since the decision or order or the hearing of the application, there has been a change in the facts or circumstances pertaining to the decision, order or hearing". In this connection, the Secretariat ensures that the pleadings submitted by parties of record comply with the practice and procedure set out in the Agency's General Rules and that the case when presented to the Agency for its consideration contains a detailed analysis of the subject-matter and reasons for the Agency's decision which the Secretary conveys to the applicant and respondents.

Anyone dissatisfied with an Agency order or decision may also appeal to the Governor in Council (section 64 of the Act) or to the Federal Court of Appeal on a question of law or jurisdiction (section 65 of the Act).

ACTIVITIES

In 1988, the Secretariat processed 1,267 orders and 509 decisions. The breakdown by mode of transportation was as follows:

Orders (1988)

Rail	1,184
Air	74
Water	3
Motor Vehicle	6
	1,267

Decisions (1988)

Rail	23
Air	480
Water	6
Motor Vehicle	-
	509

In 1988, 11 applications for review were received in the Secretariat. With the 19 cases carried over from the previous year, the total number of review applications processed in 1988 was 30.

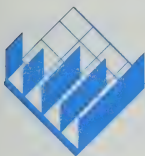
Of the 19 applications for review carried over from 1987 and processed in accordance with the Canadian Transport Commission General Rules, which provided broader grounds for review, nine dealt with air transportation: two of those cases were found to be reviewable and the applications were granted; one was withdrawn; one was not pursued because subsequent developments obviated the need to process the application; and five cases were denied as there were no valid grounds to warrant a review. Of the ten applications for review in the area of rail transportation, eight were denied for lack of grounds for review, one was withdrawn, and one was deemed reviewable with the parties being given an extended period in which to submit supplementary pleadings. In the latter case, processing will be carried forward to 1989.

Of the 11 applications for review filed in 1988 under section 41 of the *National Transportation Act, 1987*, five involved air carriers and six were rail related or dealt with other matters. Three of the air cases were denied as the applicants had not demonstrated that there had been a change in the facts or circumstances since the original decision or order had been issued. One air case will be carried forward into 1989 and one was resolved when the carrier was subsequently granted its licence. Of the six applications dealing with rail related or other matters, two were denied for the same reasons as set out above in the air cases, one was granted on the basis of new facts and three will be carried forward into 1989 for final processing. For

further information on the review cases see Appendix E.

Provided below is a list of the regulations processed in the Secretariat and adopted by the Agency in 1988:

1. *Part VII Exemption Regulations.* SOR/88-15
2. *Asset and Revenue Determination Regulations.* SOR/88-16
3. *Railway Freight Tariff Regulations.* SOR/88-22
4. *National Transportation Agency General Rules.* SOR/88-23
5. *Northern Marine Resupply Services Regulations.* SOR/88-24
6. *Railway Lines Abandonment Regulations.* SOR/88-25
7. *Railway Interswitching Regulations.* SOR/88-41
8. *Extra-Provincial Truck Undertaking Licencing Regulations.* SOR/88-46
9. *Air Transportation Regulations.* SOR/88-58



DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the NTA's jurisdiction, conducting public interest investigations, and providing mediation services and arbitration support. The Branch has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, transportation of disabled persons, and mergers and acquisitions of Canadian transportation companies.

Statutory authority for these activities is provided in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Pilotage Act*, and the *St. Lawrence Seaway Authority Act*.

The Branch is organized into four Directorates. The Rail Complaints and Investigations Directorate and the Air and Marine Complaints and Investigations Directorate have general responsibility for those modes while the Mediation and Arbitration Services Directorate and the Transportation Services for Disabled Persons Directorate have responsibilities which cross modal lines.

MEDIATION AND ARBITRATION SERVICES DIRECTORATE

On agreement of the parties, the Directorate mediates disputes between shippers and carriers or between carriers. The Directorate also administers the final offer arbitration provisions of the *National Transportation Act, 1987*, respecting disputes over domestic air transportation and the carriage of goods by rail.

Mediation is an informal, voluntary dispute-resolving technique. It allows the parties involved in a dispute to reach a settlement with the assistance of a third party. Agency staff analyse issues, and arrange and conduct

mediations within 30 days, or some other time limit agreed upon by the parties. The major advantages of mediation are its low cost, the avoidance of litigation and its rapid turnaround.

The final offer arbitration provisions are found in sections 47-57 of the Act. On request of a shipper, final offer arbitration may be used to resolve disputes of a private or narrow nature concerning rates or conditions of carriage. Arbitrations must be completed within 90 days. The task of the arbitrator, who cannot be an NTA employee, is to choose between the final offers of each of the parties. The decision of the arbitrator is binding on both parties.

The Directorate maintains a list of available arbitrators and supplies support services to an arbitrator, where required. The Directorate also participates in Agency or Ministerial investigations where consultative techniques are applicable pursuant to sections 26, 31, 32, 35 and 59 of the *National Transportation Act, 1987*, and implements information programs concerning the mediation process.

Throughout this first year, the Directorate has responded to over 25 formal requests for consultation or mediation on a variety of topics involving the rail and marine modes. A significant area of concern has been disputes among shippers, municipalities and railways arising as a result of proposed rail line abandonment applications before the Agency. Investigations and consultations have taken place on disposition of facilities and property, effects on existing industries, restoration of rights-of-way, and the provision of alternative transportation.

In addition, the Directorate provided briefings to over 50 shipper, carrier and municipal groups and associations to explain the content and implications of the rail freight, line rationalization and dispute-resolving mechanisms of the new legislation. These briefings have not only clarified the newly deregulated environment, but have also resolved potential problems and encouraged the use of the new provisions of the Act and of the more open and accessible services of the NTA.

RAIL COMPLAINTS AND INVESTIGATIONS DIRECTORATE

The Rail Complaints and Investigations Directorate investigates and resolves complaints, applications, or referrals made by carriers, shippers and/or travellers on matters pertaining to railway transportation which are regulated under the *National Transportation Act*,

1987, the *Railway Act*, the *Railway Safety Act* and the *Western Grain Transportation Act*.

Three of the Directorate's four divisions focus on resolving disputes concerning rail rates, rail service, and rail infrastructure, and a fourth division is concerned with statutory tariff matters.

The Rail Rate Complaints and Investigations Division addresses resolution of disputes arising from rail freight and passenger transportation-related pricing practices. It also implements rate aspects of the competitive access provisions of the NTA, 1987.

In 1988 this group supported a major Agency public hearing, investigation and decision, regarding a complaint by Voyageur Inc. concerning proposed discount fares by VIA Rail. This case was one of five formal rate-related complaints received pursuant to the NTA, 1987 during the year.

During the year six informal evaluations of matters with public interest dimensions were carried out. For example, Division staff looked into concerns of Atlantic Container Express Limited over CN's proposed container shipping rates to Newfoundland. In addition, two applications under section 113, NTA, 1987 concerning non-compensatory rates were received. As well, the Minister of Transport referred more than 35 rate-related questions, inquiries and correspondence to the Division.

An important activity for the Division in protecting and promoting competitive access for shippers is work on applications for the setting of competitive line rates under section 136 of the NTA, 1987. The first case in which the Agency determined a competitive line rate was completed in 1988, as a result of an application by Alberta Gas Chemicals Limited. Only one other competitive line rate application was received during the year, but it was withdrawn before an Agency determination was made.

Other projects included the drafting of regulations on applications for variable rates under section 45 of the *Western Grain Transportation Act* and an inquiry at the request of the Minister into the possible joint usage of railway trackage in Saskatoon, to allow rail traffic to by-pass the city core.

The Rail Service Complaints and Investigations Division coordinates the investigation of issues involving service aspects of rail transportation.

Over the past year a major portion of the Division's work load has centred on interswitching applications and related matters, pursuant to section 152 of the

NTA, 1987. Extended interswitching, a primary initiative of the new legislation, figured prominently, as the Division handled five applications for expanded interswitching, informally investigated five related cases, and prescribed new interswitching rates. In the Agency's first application for extended interswitching, which involved Domtar Inc.'s plant at Donnacona, Quebec, the Agency accepted the shipper's arguments and deemed the plant to be within interswitching limits.

The Division also conducted an inquiry under section 32 of the NTA, 1987, into Essex Terminal Railway's application for exemption from *Railway Interswitching Regulations*. The inquiry report, which recommended that the application be rejected, was adopted as an Agency decision.

The Agency administers sections 260, 280 and 281 of the *Railway Act*, and sections 144 to 147 of the NTA, 1987, through which rail passenger service discontinuance, carriage, and rate disputes are resolved. The Rail Service Complaints and Investigations Division supports the Agency's role in these areas.

VIA Rail's successful application to remove overnight train service between Ottawa and Toronto was one of 12 formal passenger service complaints or applications dealt with by the Division, along with over 40 Ministerial referrals regarding service-related matters.

The Division received two applications for running rights/joint track usage pursuant to sections 148 and 149 of the NTA, 1987, work on which is continuing. As well, the Division informally examined numerous disputes involving accommodation of rail traffic. These disputes concerned railway common carrier obligations, for which the Agency is responsible under sections 144 to 147 of the NTA, 1987.

The Rail Infrastructure Programs Division examines disputes regarding the public interest in, and apportionment of costs of railway grade crossings, highway/railway grade crossings, drainage ditches and related matters under the *Railway Act* and the *Railway Relocation and Crossing Act*. These responsibilities are the functions retained by the Agency following the passage of the *Railway Safety Act*, which saw a variety of past Agency safety-related functions transferred to Transport Canada. To prepare for the transfer of functions which occurred with the coming into effect of the Act on January 1, 1989, Division staff in 1988 reviewed historical and current applications and developed processing systems. Regulations and guidelines concerning cost apportionments and related matters were reviewed, and extensive contact and

consultation with highway and railway authorities across the country was initiated to ensure an acceptable and effective application processing system.

The Tariff Analysis Division is responsible for the receipt, collection and analysis of railway freight and passenger tariffs, pursuant to sections 114 to 119 and 121 to 133 of the *National Transportation Act, 1987* and sections 9 and 282 of the *Railway Act*.

Essentially, the new legislation requires filing of only those tariffs to which subsidies apply. However, it also requires the filing of confidential contracts, that is, where the rates, terms and conditions of carriage between a shipper and carrier are not published. The institution of these confidential contracts was a major policy initiative of the new legislation. The Tariff Analysis Division is responsible for the filing, retention and security of confidential contracts under section 120 of the NTA, 1987.

More than 1,000 confidential contracts were filed with the Division during 1988. Published summaries of these contracts indicate they apply to a wide variety of traffic, carried within all regions of Canada, and apply to both Canadian and U.S. carriers.

The past year also saw the development and implementation of a number of related filing regulations, and Division staff provided expert analysis and interpretation of tariffs for investigations conducted by the Rate and Service Divisions, Mediation and Arbitration Services, and the Market Entry and Analysis Branch, among others.

Operationally, the Division has significantly streamlined the confidential contract filing process through electronic data transmission, in conjunction with Canadian National and Canadian Pacific. Development and expansion of this service is continuing, and approximately two thirds of all required CN and CP tariffs are now filed electronically. It is expected that in 1989 this proportion will rise to 100 per cent.

Other filings with the Division in 1988 included:

- 180 statutory tariffs
- 373 limited freight tariffs
- one agreed charge
- 14 bridge and tunnel tariffs
- 297 express tariffs

- 100 passenger tariffs

Special Investigations

Throughout 1988, a number of special staff teams involving the Mediation and Arbitration and Rail Complaints and Investigations Directorates conducted special projects and investigations, generally related to rail transportation matters. One of the more interesting projects undertaken in this area was an in-depth review of Canadian Transport Commission railway liability General Orders conducted in conjunction with shippers and carriers and the drafting of proposed new liability regulations. A special investigation, requested by the Minister under section 31 of the NTA, 1987 into the abandonment of a CSX railway line in St. Thomas, Ontario resulted in an agreement by the railway to address concerns raised by affected municipalities and road authorities. In addition, the Directorates played a major role in an inquiry into the costing methodology used to determine compensation between VIA and CN for train service agreements.

Directorate staff participated in a railway relocation study examining the feasibility of routing CP traffic over CN lines in Saskatoon.

Other statutory responsibilities of the Rail Complaints and Investigations Directorate include:

- CN's Terratransport Roadcruiser bus service in Newfoundland (section 195, NTA, 1987)
- Rates under the *Western Grain Transportation Act* (sections 45, 46, 52, WGTA)

AIR AND MARINE COMPLAINTS, INVESTIGATIONS AND TARIFFS DIRECTORATE

This Directorate administers the tariff provisions of bilateral air agreements; oversees and coordinates Agency investigations and dispute resolution efforts involving air and marine matters, and the filing and analysis of a variety of air and marine tariffs; and houses the Agency's mergers and acquisitions unit. Legislation administered by the Agency regarding these matters includes the *National Transportation Act, 1987*, the *Pilotage Act*, the *St. Lawrence Seaway Authority Act* and the *Shipping Conferences Exemption Act*. The four Divisions which make up the Directorate centre on international air tariffs and related matters, the filing of tariffs and the provision of support services,

investigations into marine and air issues, and mergers and acquisitions in the transportation sector.

The International Air Tariffs Division provides support to the Agency's role as the Canadian regulatory representative in bilateral and multilateral air transportation agreements. The Agency is mandated to protect the interests of the travelling public and Canadian carriers under sections 69, 70, 76, 86(4), 97(1)(b), 102(1)(g), (h) and (j), 103 and 104 of the NTA, 1987, and certain sections of Parts II and III, Part V, Division II and Part VI of the *Air Transportation Regulations*.

Division staff review fares, rates and terms and conditions of carriage as found in filed tariffs, and recommend the disallowance or substitution of tariffs found to create a situation prejudicial to the public interest.

Expertise and analysis of pricing, marketing and tariff matters is also provided in conjunction with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign aeronautical authorities and government bodies; and in various investigations.

In 1988 the Division investigated and resolved 15 disputes or complaints by air carriers regarding the pricing practices of other carriers. As well, on-going efforts to replace time consuming and expensive manual filing of paper tariffs with electronic filing systems included a consultant's study, and discussion with American and British aeronautical authorities aimed at standardizing electronic tariff filing systems.

Statistics on the number of tariff filings received by the Division can be found in Appendix A-II.

The Tariff Records and Support Division carries out the physical filing and indexing of air and marine tariffs and provides tariff related and logistical support to the Directorate's other three divisions.

In 1988, major projects included the completion of an inventory of all domestic tariff publications, and the complete reorganization of the tariff record centre. During this period Division staff identified and listed inactive carriers, pending further investigation, and computerized the Air Tariffs, and General Air Schedule Indices.

Division staff were also involved in the previously outlined computerization of international air tariff filings, and instituted a new coding system for all tariffs received and used in the Division's operations.

The Air and Marine Complaints and Investigations Division investigates air or marine related complaints, applications and related matters arising from the Agency's responsibilities under the NTA, 1987, the *Pilotage Act*, the *St. Lawrence Seaway Authority Act* and the *Shipping Conferences Exemption Act*.

The Agency conducts investigations upon objection to proposed pilotage charge increases, under section 23 of the *Pilotage Act*. An important project of the Division in 1988 concerned an application by the Atlantic Pilotage Authority for increased pilotage charges. Recommendations provided by the Division following the investigation resulted in a decision by the Agency to disallow the application.

During 1988, numerous formal and informal investigations of varying complexity were conducted, and more than 300 formal and informal complaints were resolved by Division staff. (See Appendix A-IV).

In October 1988 the Division began an investigation under section 59 of the NTA, 1987. The application, by the Canadian Meat Importers Committee, represents the first application to the Agency under this section of the Act, which is designed to protect against rates, acts or omissions which are contrary to the public interest. The investigation, which is continuing, focuses on the applicability of certain charges levied by the Australia/Eastern Canada Shipping Conference.

A major responsibility of the Division is the protection of the public interest relating to basic fare increases on monopoly air routes in southern Canada and basic fares and/or increases on routes in the Canadian north. The Division, upon application, reviews these fare levels or increases to ensure they are not prejudicial to the public interest.

During 1988 the Division conducted three such investigations concerning air services in northern Canada, and as a result the Agency concluded that the level and/or increase of air fares were not unreasonable.

Shippers are also protected through a similar mechanism from rates, charges, and terms and conditions for the movement of cargo which are contrary to the public interest.

The Division carries out economic investigations and resolves disputes between air and marine users and carriers. In addition, the Division reviews, analyses and recommends acceptance, disallowance or other measures in regard to northern marine resupply tariffs for the Mackenzie River, Lake Athabasca and the western Arctic. The latter is an effort to enhance the

continued viability of northern settlements and protect shippers from monopoly situations.

As required by the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, the Agency provides a mechanism for the review of transportation charges on the St. Lawrence Seaway, through the receipt of tariffs. Investigations are conducted by the Division into these tariffs, and related matters, upon complaint.

The Mergers and Acquisitions Division administers the merger and acquisition provisions of Part VII of the *National Transportation Act, 1987*.

The provisions allow interested parties to initiate an Agency review of the proposed acquisition of large transportation undertakings under federal jurisdiction. Any person proposing to acquire an interest in a federally regulated transportation undertaking with assets in Canada or annual sales in or from Canada in excess of \$10 million must notify the NTA. The Agency then arranges for public notification to be published in the *Canada Gazette*.

If, within 30 days of this notice, an objection is received, the NTA must undertake a review, which may include public hearings. Upon completion the Agency must disallow the proposed acquisition if it finds that it would be against the public interest.

During 1988, the NTA published notices of 13 proposed acquisitions (two air and 11 trucking) in the *Canada Gazette*. However, no objections were received by the Agency regarding these transactions.

The NTA received Governor-in-Council approval for exempting three proposed transactions from the merger and acquisition provisions of the NTA, 1987, as allowed under subsection 253(6).

As well, the Agency issued 12 rulings in response to requests for clarification of the Act's merger and acquisition provisions, and confirmation of the application of the Act to specific proposed acquisitions.

TRANSPORTATION SERVICES FOR DISABLED PERSONS DIRECTORATE

The National Transportation Policy, as set out in section 3 of the *National Transportation Act, 1987*, requires that carriers or anyone providing transportation services subject to federal jurisdiction not unduly restrict the mobility of persons with disabilities, so far as practicable. The Act defines the powers the Agency may exercise to fulfil this policy.

The powers assigned to the NTA with the coming into force of the Act on January 1, 1988, which were broader than those exercised by the previous regulatory authority, were further expanded by an amendment to the Act in July empowering the NTA to prescribe, administer, and enforce regulations respecting accessibility standards for all modes of transportation under federal jurisdiction. The primary function of the Transportation Services for Disabled Persons Directorate is to support the Agency in implementing this mandate.

The NTA's regulatory authority now includes:

- the tolls, terms and conditions of transportation, facilities, services, and equipment offered by VIA Rail, CN's Terratransport Roadcruiser bus service in Newfoundland, Marine Atlantic ferries and other federally subsidized ferry services;
- the tolls, terms and conditions of transportation, facilities, services and equipment offered by air carriers;
- the facilities, services and equipment of the airports subject to federal jurisdiction;
- the training provided to transportation personnel interacting with persons with disabilities; and the communication of information to persons with disabilities.

The National Transportation Agency monitors the transportation industry and investigates complaints to determine whether any aspect of a transportation service creates an undue obstacle to the mobility of persons with disabilities. If it is so determined, the Agency can order the provider of the service to correct the problem and/or pay compensation for any expenses incurred by the person with disabilities because of the obstacle (subsection 63.3(3) of the Act). A contravention of the Act or of Regulations promulgated thereunder may be subject to penalties (section 63.4).

The *National Transportation Act, 1987* also commits the National Transportation Agency and the Canadian Human Rights Commission to coordinating their activities in relation to the transportation of persons with disabilities so as to foster complementary policies and practices, and to avoid jurisdictional conflicts.

Furthermore, the Transportation Services for Disabled Persons Directorate plays an important role in contributing to the fulfilment of the policy defined in the Act by liaising with interested/affected parties, e.g., persons with disabilities and providers of transportation

services, to determine how accessibility to the transportation system can be improved.

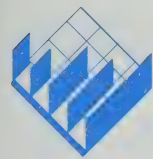
Highlights for the Directorate

- The Transportation Services for Disabled Persons Directorate actively participated in the work leading to the amendment in July of the *National Transportation Act, 1987*. This amendment empowered the Agency to prescribe, administer and enforce regulations respecting accessibility standards for all modes of transportation under federal jurisdiction.
- In May, the NTA issued a Notice to interested parties soliciting comments regarding a proposal that, for domestic travel, a fare not be charged for the transportation of an assistant to a person with disabilities, and for additional seats required by a disabled/obese person. This matter is presently under review.
- During National Access Awareness Week, May 29 - June 4, the Directorate distributed an NTA brochure, describing the assistance which could be provided to travellers with disabilities under the *National Transportation Act, 1987*, to carriers, providers of transportation services, and other parties interested in the transportation of persons with disabilities.
- In November, staff of the NTA participated, with Transport Canada, in a regional workshop for blind and visually impaired persons sponsored by the Canadian National Institute for the Blind (CNIB). This workshop was the first of four to be held in different points throughout Canada. The workshops, involving carriers and providers of transportation services, are designed to sensitize non-disabled persons to the transportation needs of blind and visually impaired persons. In 1989, the NTA will be participating in other regional workshops sponsored by the CNIB, as well as in workshops addressing the needs of persons with hearing disabilities.

Directorate Statistics

Total number of complaints received: 36

Complaints by mode:	Air	Rail	Bus	Water
	24	8	2	2



MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The Market Entry and Analysis Branch’s mandate is to regulate market entry and exit with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

The activities of the Branch encompass the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four Directorates: Domestic Operations, International Operations, Enforcement, and Industry Monitoring and Analysis.

In addition to staff at headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the NTA’s Western and Atlantic regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities. Also, enforcement staff are located in district offices across Canada.

DOMESTIC OPERATIONS DIRECTORATE

Southern Air Licensing: The Domestic Operations Directorate is responsible for the licensing of applicants who demonstrate that they are Canadian, hold the prescribed liability insurance, and an operating certificate. Licensees provide public air transportation for passengers and/or goods within the non-designated area, south of the demarcation line (see map, Appendix B).

On complaint, the Directorate ensures that notices of a carrier’s intention to discontinue or reduce services to less than one flight a week are given in the prescribed form and manner.

Northern Air Licensing: The Domestic Operations Directorate is responsible for the licensing of applicants who demonstrate that they are Canadian, hold the prescribed liability insurance, and operating certificate. Once licensed these carriers provide public air transportation for passengers and/or goods to, from or within the designated area, north of the demarcation line (see map, Appendix B). Each application is given public notice in the prescribed form and manner and, in cases where an intervention is filed against the application, the Agency must be satisfied, on the basis of a reverse onus test, that the new service will not cause a significant decrease or instability in the level of service in the designated area. A decision must be issued with respect to each opposed and unopposed application, within 120 days, which may set terms and conditions on the licence that are considered by the Agency to be in the public interest.

Northern Marine Licensing: The Domestic Operations Directorate is also responsible for the licensing of water transport services for purposes of community resupply on the Mackenzie River watershed (including Lake Athabasca), and in the western Arctic.

Coasting Trades, Customs Regulations and the Energy Supplies Emergency Act: Under Part XV of the *Canada Shipping Act*, which is administered by Revenue Canada, the coasting trades are reserved for Canadian ships. If no suitable Canadian vessels are available, foreign vessels are permitted to enter the trades pursuant to the Coasting Trade Exemption Order. In response to applications for the use of foreign-registered vessels, the Domestic Operations Directorate canvasses the industry and makes formal recommendations to Revenue Canada on the availability of suitable Canadian-registered vessels. It provides similar recommendations in relation to the use of non-duty paid vessels in Canadian waters or in relation to the use of foreign-registered vessels for commercial marine activities other than coasting. In the latter case, staff of the Directorate chair the interdepartmental Advisory Committee on Coasting which provides advice to Revenue Canada for both "flag" and "customs" purposes.

Under the *Energy Supplies Emergency Act*, the Domestic Operations Directorate is consulted by the Energy Supplies Allocation Board in emergencies, and the Agency may order and authorize the use of Canadian and foreign-registered vessels to ensure an adequate supply of controlled products (as described in the *Energy Supplies Emergency Act*).

Commodity Pipeline Permits: The Directorate is responsible for processing applications to construct

and operate commodity pipelines, submitting recommendations to the Minister on the issue of permits, and monitoring the operations of commodity pipelines.

Rail Certificates of Fitness and of Public Convenience and Necessity, and Notices of Agreements to Convey Lines of Railway: The Domestic Operations Directorate is responsible for processing applications from proposed railway companies for Certificates of Fitness, and Certificates of Public Convenience and Necessity. In the case of an application for a Certificate of Fitness, it ensures that the proposed railway has a safe operating capability and is adequately insured. Decisions must be made within 120 days. In the case of applications for a Certificate of Public Convenience and Necessity, the Directorate ensures that whatever public notice considered appropriate by the Agency is given. Once pleadings are closed, the Directorate analyses the economic, financial and public interest aspects of the application. The Directorate processes notices of agreement to convey lines of railways and recommends to the Agency whether an agreement would be in the public interest. The Agency has six months from the receipt of a notice to either approve or deny the agreement.

Activities

The *National Transportation Act, 1987* provided a new entry provision for air services to, from or within the northern and remote areas of Canada; greater opportunities for the establishment of short line railroads; and a scaling down of involvement in the marine mode to licensing only community resupply services on Lake Athabasca, along the Mackenzie River and within the western Arctic.

At the beginning of 1988, 176 applications for domestic and international air licences filed with the former regulatory body had to be finalized. As well, almost one application per calendar day was filed for new or amended licence authorities to operate air services to, from or within Canada's north. Over 40 applications were received for licences to operate air services in the southern area of Canada, where the applicant need only satisfy the Agency of being Canadian, having a Canadian aviation document (Operating Certificate) from Transport Canada and the prescribed liability insurance or evidence of insurability.

In addition to finalizing work carried over from the Canadian Transport Commission, and processing a

large volume of new applications, the Domestic Air and Rail Licensing Division also issued over 1,600 replacement licences to more than 650 air carriers.

Over the course of the year, many inquiries were received concerning the new rail legislation and the procedure for establishing a short line railroad. In addition, a Certificate of Fitness was applied for and issued which created a new railway company.

The Coasting Trade and Northern Marine Licensing Division contacted all previous northern marine licensees to determine whether they qualified and were interested in obtaining a resupply licence under the new Act. Five northern marine operators were licensed. The Division also finalized an annual reporting form to be used by northern marine carriers. In respect of coasting trade, over 50 requests for the temporary entry of foreign registered, non-duty paid vessels wishing to work in Canadian waters were processed. As well, officers of the Division participated in the development of new legislation entitled the *Coasting Trade and Marine Activities Act*. This Bill was with the Senate at the time of the November general election.

The Economic Evaluation Division assessed 185 applications for domestic air licences. In respect of domestic applications, this Division assessed interventions in opposition to applications from the perspective of whether the arguments raised were sufficient to find that the proposed service "would lead to a significant decrease or instability in the level of domestic service provided between points or to or from any point in the designated area" (northern Canada).

The Financial Evaluation Division devoted considerable time to reviewing compliance by air carriers with the liability insurance requirements prescribed by the *Air Transportation Regulations*. Considerable time was also given to analysing documentation filed by prospective air carriers purporting to be Canadian as defined in section 67 of the NTA, 1987.

INTERNATIONAL OPERATIONS DIRECTORATE

International Air Licensing: The International Operations Directorate issues licences and temporary authorities for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements, if the applicant meets the liability insurance and operating certificate requirements and is a designated Canadian, or a designated

non-Canadian, carrier. The Directorate may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest.

The Directorate administers the selection process which results in the Minister's designation of Canadian carriers to operate under the Regional, Local and Commuter Services Agreement (RLCS) with the U.S.

International Operations issues licences for non-scheduled international services on the basis of a public interest test, liability insurance, and operating certificate requirements, in the case of a Canadian carrier. In the case of a foreign carrier, the same criteria apply as well as a requirement to provide evidence that the carrier has equivalent licensing authority from its own country. A decision respecting the public interest test must be made within 120 days. Licence terms and conditions may be set in the public interest.

The Directorate issues permits for international and charter flights and grants waivers of charter requirements to non-scheduled international licensees. (See Appendix B-II). It also sets conditions on charter permits.

International Air Agreements: The Directorate prepares evaluations and advice pertaining to the operation of international air services in support of government negotiations in international civil aviation; collaborates with other government departments in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments; implements and administers air agreements in accordance with its responsibilities as the Canadian economic regulatory aeronautical authority under the agreements and Canadian law; and consults with foreign economic regulatory aeronautical authorities on international services and represents, from the regulatory perspective, Canadian interests at international meetings.

Activities

In 1988, staff of the International Operations Directorate were engaged in a host of activities related to international air matters including bilateral negotiations with foreign governments as members of the Canadian negotiating team; provided support for Canadian participants in the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO); implemented a database system whereby information on bilateral air agreements was updated, compiled and loaded into system database files; reissued 991 former Air Transport Committee (ATC) licences to both Canadian and foreign air

carriers operating international services; incorporated into the licences new or amended terms and conditions, as applicable; implemented a charter arrangement with France; and consulted on charter matters with certain foreign governments.

Staff also participated in the preparation of the "Discussion Paper - Review of International Air Charter Policy" to be issued to industry for comment by Transport Canada early in 1989. Flowing from this paper has been preliminary work on a comprehensive review of the current *Air Transportation Regulations* related specifically to Advance Booking, Inclusive Tour, Common Purpose and Entity charter operations by air carriers.

A total of 15 applications were received which required assessment from an economic perspective. International licence applications which received opposition were assessed from a "public interest" perspective.

In the area of charters, the Directorate maintained close contacts with foreign regulatory authorities to facilitate the operation of charter programs and the harmonization of the application of charter rules. In this regard, the implementation of Canada-France charter arrangements was the most significant achievement. Consultations on charter matters were undertaken with Venezuela and Jamaica. The Directorate continued in its efforts to finalize arrangements with foreign aeronautical authorities on the exchange of supplementary statistics, and monitored the implementation of existing arrangements.

At the multilateral government level, the Directorate continued to provide support for Canada's participation in the Council and the Air Transport Committee of the International Civil Aviation Organization (ICAO). In addition, Directorate staff organized the work of and chaired two interdepartmental Committees involved in ICAO-related activities (the National Facilitation Committee, and the Committee for ICAO International Air Law Activities); participated in the Tenth Session of ICAO Facilitation Division held in Montreal in September 1988; and, as part of the Canadian observer team, attended the Thirteenth Triennial Session of the European Civil Aviation Conference (ECAC) and the ECAC/USA meeting on computer reservation systems.

ENFORCEMENT DIRECTORATE

The Enforcement Directorate promotes safe and effective transportation services in Canada by ensuring, to the extent possible, the integrity of the licensing systems for commercial air services and northern marine community resupply services.

The Directorate carries out investigations on commercial carriers operating domestic or international air services without a licence or in contravention of the terms and conditions of a licence. It investigates carriers operating a northern marine resupply service on the Mackenzie River watershed (including Lake Athabasca) or in the western Arctic without a licence or in contravention of the terms and conditions of a licence. With respect to unauthorized operations, an administrative fine may be imposed, or suspension or cancellation of the licence, or a request for prosecution may come from the Attorney General.

Directorate staff maintain ongoing liaison with the RCMP and conduct seminars in the regions for members of the RCMP as well as for the operators of small, local and regional air carrier services, to provide an understanding of the applicable regulations and to assist them in keeping informed of changes in the regulations.

Activities

The staff of the Enforcement Directorate continued to work in close cooperation with their counterparts in Transport Canada and with RCMP across Canada in investigations under Parts II and V of the *National Transportation Act, 1987* and related regulations. To ensure a coordinated effort in that regard, Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and DOT, and the NTA and RCMP were ratified.

The Directorate also conducted a vigorous educational program to familiarize air carriers and air carrier users with the provisions of the Act and the *Air Transportation Regulations*.

INDUSTRY MONITORING AND ANALYSIS DIRECTORATE

The Agency is mandated to conduct annual reviews for each year from 1988 to 1991 on the operation of the new *National Transportation Act, 1987*, the amended *Railway Act*, the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*, the *Motor Vehicle Transport Act*, and all other Acts of Parliament pertaining to the regulation of

transportation for which the Minister is responsible. The Industry Monitoring and Analysis Directorate has been established to provide staff support for these reviews.

In conducting the annual reviews, the Directorate must take into account the overall policy objectives of the NTA. The annual reviews will include on a national and regional basis the following:

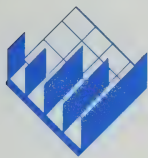
- changes in tariffs of carriers;
- changes in the level of service provided by carriers to shippers and travellers;
- changes in the structure and performance of the transport industry, including the number of carriers that have commenced or ceased to carry on business;
- changes in employment levels in the transportation industry;
- the time required to deal with any application, complaint or other matter referred to the NTA under any Act of Parliament;
- the effects of sections 134-142 of the *National Transportation Act, 1987* regarding competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investments and service levels of railway companies (where it is found that any of the above criteria have been adversely affected by the use of competitive line rates, the Governor in Council may by order suspend or modify their use); and
- such other matters as the Minister may refer to the NTA.

Lake Athabasca marine transport system. These surveys and interviews were supplemented with the development of other data sources in collaboration with other agencies such as the Atlantic Provinces Transportation Commission, the Canadian Industrial Transportation League, and other government departments.

Activities

During 1988, the Industry Monitoring and Analysis Directorate developed a monitoring plan which reflected the statutory review mandate.

Meetings were held with corporations, associations, groups and governments to make them aware of this new review function, and to invite their collaboration and participation through provision of information to assess the effectiveness of the legislation. During the course of the year, the NTA solicited information through surveys and interviews. Members of shippers' and travellers' associations were surveyed as well as some carriers. A representative sample of senior officials of trucking firms across the country were interviewed, as well as shippers, carriers and government officials, in the case of the monitoring program for the Mackenzie River, western Arctic and



RAIL SAFETY BRANCH

The Rail Safety Branch regulates rail transportation under the statutory authorities of the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Transportation of Dangerous Goods Act* and the *Safe Containers Convention Act*.

The Branch is divided into three Directorates, Engineering, Operations and Railway/Pipeline Investigations. The regulatory activities of the Branch are technical in nature. There are eight broad categories of activity, as follows:

- Accident Investigation;
- Equipment Monitoring;
- Infrastructure Monitoring;
- Operations Monitoring;
- Railway Occupational Safety and Health;
- Regulation and Compliance in the Movement of Dangerous Goods by Rail;
- Railway/Highway Interface; and
- Development of Standards.

The Branch has six district offices located in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These district offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety which are described below. The crucial role of the district offices in the successful performance of technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six districts.

ENGINEERING DIRECTORATE

This Directorate is responsible for three areas of technical regulation:

- Infrastructure Monitoring;
- Standards and Regulations; and
- Railway/Highway Interface.

Infrastructure Monitoring

Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three to five year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

- (a) a scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1988, 9,000 miles were inspected; and
- (b) inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the Directorate's attention either by complaints or as a result of derailments. During 1988 special inspections of rights-of-way were carried out at 34 locations. Nine applications for fencing exemptions were received. There were also 11 applications for permission to construct track or open trackage for the carriage of traffic and a further 12 applications for pipeline crossings. There were also six applications for grade stabilizations.

In addition, special investigations were conducted into the maintenance of rail lines in Vancouver, B.C., Fredericton, N.B., and Dartmouth, N.S.

A series of meetings concerning trespassing problems in the Toronto area were held with all interested municipalities, the railways and the province.

Structures

This program entails the review and approval of applications pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1988, 149 such applications were received and 158 orders issued.

Right-of-Way Fire Prevention

In 1988, 378 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the Rail Safety Branch to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not

meet the minimum clearance requirements. During 1988, 11 such applications were processed.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the NTA assigns the responsibility for engineering inspection and control of the Prairie Branch Line Rehabilitation Program to the NTA.

This federal government program, designed to upgrade or restore nearly 5,900 miles of grain-dependent branch lines in the basic railway network in western Canada, continued during 1988. The minimum standard to which these rail lines are rehabilitated permits the carriage of carloads with a gross vehicle weight of 220,000 lbs. at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to March 31, 1988 total approximately \$900 million.

During 1988, engineering inspections were conducted on current work, and preliminary inspections for the 1989/90 year have also been completed.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1988, work on the Rogers Pass tunnel project in British Columbia continued at a peak level and on December 5, 1988 the NTA issued an order authorizing the opening of the tunnel for the carriage of traffic.

This grade improvement project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track capacity to the Pacific coast, cost in excess of \$600 million. Construction included 21 miles of main track, 11 bridges, and two tunnels of nine miles and one mile in length respectively.

Maintenance Monitoring Program

One of the responsibilities assigned to the NTA under the provisions of the *Western Grain Transportation Act* is the monitoring of the annual maintenance work performed by the railways on grain-dependent rail branch lines. This monitoring program was carried out in 1988 under the direction of the Rail Safety Branch's Director of Engineering.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations,

engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined, and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the NTA;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act*;
- Analysis of data arising from NTA programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Regulations

The following new regulations or amendments were approved by the Agency in 1988:

- *Railway Track Safety Standards Regulations*;
- *Regulations Respecting the Medical, Vision and Hearing Examination of Railway Employees*;
- *Regulations Respecting Application, Handling and Maintenance of Locomotive Data Event Recorder Systems*;
- *Amendment to Pipe Crossings under Railways Regulations*, CRC, c.1187 (E-10);
- *Amendment to Wire Crossings and Proximities Regulations*, CRC, c.1195 (E-11);
- *Amendment to Height of Wires of Telegraph and Telephone Lines Regulations*, CRC, c.1182 (E-18); and
- *Amendment to Railway Motive Power Equipment Regulations*, CRC, c.1169 (O-21). Locomotive Safety Controls.

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The NTA authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automated warning

device systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards. For example, between 1979 and 1987, the number of accidents fell by 52 percent. In 1988, however, preliminary figures indicate the number of accidents increased by 3.5 percent over 1987.

NTA staff investigate the sites of all railway/highway crossing accidents where casualties occur, as well as a number of the non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where accidents involving casualties have occurred. Where there are no automated warning devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, NTA staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automated warning devices already installed, NTA staff evaluate them with a view to adding devices where warranted.

Payments of \$12.5 million were made in 1988 under section 20 of the *Railway Relocation and Crossing Act* for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems 848 projects were completed.

The NTA continued its participation in Operation Lifesaver, a safety campaign aimed at increasing public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. NTA headquarter's and district offices' staff participate in the program in an advisory capacity.

The NTA also has an ongoing Working Group on Railway Crossing Safety which examines the overall problem of railway crossing accidents and initiates measures that could be taken to reduce such accidents. There were three meetings of the working group in 1988. Membership in this group includes the railways, railway labour unions, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, Transport Canada, and the Roads and Transportation Association of Canada which speaks on behalf of the provincial deputy ministers of transportation.

Computerized records are maintained of the 30,000 locations where public roads cross railway lines which are under the NTA's jurisdiction. These records provide important information in identifying and

evaluating crossings requiring the installation of automated warning devices.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the *Railway Relocation and Crossing Act* for the construction of one grade separation. Another 34 orders for the construction or reconstruction of grade separations were issued by the NTA during 1988.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1988, 56 project applications relating to train control signal systems were investigated and approved.

There is an ongoing program to monitor maintenance and operation of electric signals in automatic block signal and centralized traffic control territories, at interlocked movable bridges and interlocked railway/highway crossings to ensure proper operation of signals.

Railway/Highway Warning Devices

There is an ongoing review of warning device systems, particularly at crossings of a complicated nature, and of upgrading such systems where now possible through technological advances. Following the program carried out previously in British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba and part of Ontario, the installation of new, improved red and white pictographic crossing signboards was continued in the remainder of Ontario, Quebec and the Atlantic provinces and was completed in March 1988.

Studies were carried out on accident rates at particular railway/highway crossings and on the remedial action to be taken.

Branch officers were active on committees carrying out research on warning devices and on the use of active warning signs at the approaches to railway/highway crossings.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 288 new installations and, in addition, 335 projects were undertaken, usually of a minor nature, on existing installations.

OPERATIONS DIRECTORATE

This Directorate is responsible for four areas of technical regulation:

- Equipment Monitoring;
- Dangerous Goods;
- Operations Monitoring; and
- Occupational Safety and Health.

Equipment Monitoring

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1988, 5,273 motive power units were inspected by regional personnel during 1,142 inspection visits and 44,132 cars were inspected on 1,291 different visits.

The Directorate also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers, air reservoirs, and train air brake systems to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance was carried out. During 1988, 523 train heating boilers, 220 stationary boilers, 1,332 air reservoirs and 463 air brake tests were observed and inspected across the country.

Dangerous Goods

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and less than carload shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of shipper and consignee loading and off-loading facilities; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instructions to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1988, NTA staff inspecting railway yards, terminals and shippers' sites carried out 13,300 dangerous goods rail car/shipping documentation inspections and 1,300 container inspections. A total of 670 storage facilities and a further 123 sites served by rail were inspected; also 134 orders were issued approving new sites or cancelling old ones.

Under Regulations 1978-11 Rail, one explosive handling site was approved while four sites were denied approval; and 56 hydrostatic retesting facilities were also approved in 1988.

Special permits are issued for the transfer of products, single-trip movements, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging. Under paragraph 71.6(a) of the Canadian Transport Commission's (CTC) *Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail*, 124 new special permits were issued and 270 revised, seven special permits were revoked and four applications were denied. Pursuant to section 73.9 of the Regulations, 2,122 non-CTC specifications series International Maritime Organization portable tanks were approved to be transported by rail under the stencil scheme format; also five compressed gas cylinder manufacturers were approved.

During 1988, there were 625 dangerous goods accidents/incidents reported.

Operations Monitoring

The NTA is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements.

Monitoring of railway dispatching practices was carried out throughout the year at various offices as a matter of routine inspection. Some exceptions were noted and they were reported to the railways for corrective action.

The NTA received five applications for implementation of Computer Assisted Manual Block System method of train control from CN covering 16 subdivisions, and three applications from CP Rail for implementation on 22 subdivisions. The applications for the 16 CN subdivisions were investigated and 14 were approved, while the applications for the 22 subdivisions on CP were investigated with 18 being approved. Quebec North Shore & Labrador Railway and DEVCO made applications for one subdivision each, which are under consideration.

The NTA carries out an ongoing monitoring program of operations practices. Staff travelling on train locomotive and cabooses evaluate the performance of railway personnel. During 1988, staff rode 668 trains covering 54,391 miles and made 15 visits to yards for operations monitoring.

The program of monitoring trains carrying special dangerous commodities at "gateway inspection" points

to ensure compliance with the regulations continued in 1988. During the year, 484 trains were monitored of which 168 were handling special dangerous commodities. There were three violations recorded during 1988.

Occupational Safety and Health

The Rail Safety Branch is responsible for the administration of Part IV of the *Canada Labour Code* and subsequent *Occupational Safety and Health Regulations* for those employees working on board trains in the rail industry i.e., running crews, on board passenger service representatives, etc. Personnel of the Branch have been appointed as occupational safety and health safety officers by the Minister of Labour pursuant to section 97 of the Code to carry out this work on his behalf.

During the year, safety officers have been actively monitoring over 100 railway safety and health committees across the country to encourage proper compliance with the *Occupational Safety and Health Regulations*. The employer is required by the Code to hold safety and health committee meetings at least once a month to consider the health and safety conditions in the workplace. Counselling sessions have been held with a number of committees where presentations have been given by occupational safety and health staff to educate employers and employees on the occupational safety and health legislation. Particular emphasis has been given at this time to those sections dealing with employees rights to refuse work which they consider to be dangerous to their health or safety. These sessions have been well attended by representatives from both employer and employee groups.

During the year, safety officers conducted 1,360 inspections of railway rolling stock to evaluate compliance with *On Board Trains Occupational Safety and Health Regulations*. These officers have also been involved in the on-site investigation of 11 "right to refuse" cases invoked by rail employees pursuant to section 86 of the Code. In one case, the employer and trade union requested a regional safety officer to review the directions issued by a safety officer under section 103 of the Code. The directions were subsequently rescinded as a result of this review. In another case, an appeal was made by an employee to the Canada Labour Relations Board in respect of a decision of a safety officer wherein he ruled that an employee could not invoke his right to refuse because of a procedural error. The Board's decision in this matter is pending.

Federal and provincial legislation was amended this year to permit the implementation of the Workplace Hazardous Materials Information System (WHMIS). WHMIS is a national system which provides information on hazardous materials used in the work place recognizing the interests of workers, employers, suppliers and regulators, balancing the worker's right to know with industry's right to protect confidential business information.

The objective of WHMIS is to ensure the protection of Canadian workers from the adverse effects of hazardous materials through the provision of relevant information while minimizing the economic impact on industry and the disruption of trade. The federal work place requirements for WHMIS on board rail activities are contained in the *On Board Trains Occupational Safety and Health Regulations* which came into force on October 31, 1988.

RAILWAY/PIPELINE INVESTIGATIONS DIRECTORATE

Railways under federal jurisdiction in Canada are required by law to notify the Directorate of any unexpected occurrences involving trains, engines, railway cars or on-track equipment that affect or could affect the safety of rail operations. The reporting occurs on an immediate basis except for occurrences involving only minor monetary damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations. The Directorate is expected to investigate and study the causes and circumstances surrounding railway and commodity pipeline accidents and incidents; investigate and study unsafe circumstances or events which do not result in fatality or injury or significant property damage but which, if left unattended, could result in serious accidents; develop recommendations for remedial regulatory action to improve safety, and maintain, analyse and report on historical accident frequency and cause data. This latter type of analysis, which is in reality an investigation, results in an identification of trends and anomalies which provide a means to develop a better understanding of changes in risks to the public, train passengers, and railway employees. The regulation which governed the past reporting of railway accidents has been revised and is on the Regulatory Agenda to be put forth in the spring of 1989.

The Directorate also provides immediate emergency information to Transport Canada, Environment Canada, and Labour Canada.

In order to carry out its mandate to efficiently respond to requests for recurring and ad hoc reports, and in order to assist and enhance the statistical analysis, and enhance its computer procedures, the Directorate updated its computer system in 1988. As well, it purchased and installed additional state of the art hardware/software including enhanced workstations and a Local Area Network to improve efficiency.

In 1988, some 4,300 accidents/incidents were reported to the Railway/ Pipeline Investigations Directorate. Although many of these cases were of a minor nature, approximately 1,450 were referred to the District offices for investigation or auditing. These cases included 474 crossing accidents, 242 train derailments and 82 train collisions. (See Appendix C). The number of crossing accidents rose by 3.5 percent. However, the number of derailments was 3.5 percent less than in the previous year, while the number of collisions remained the same. In terms of work performed by the railways in 1988, traffic as measured in carload tonnage handled rose by 4.5 percent over the 1987 figure.

Most accidents are investigated by Directorate staff; however, different levels of investigation exist depending upon the severity or nature of the accident. A public hearing is the highest level available. The next level, through section 226 of the *Railway Act*, is a formal inquiry which, among other things, empowers Directorate investigators to call witnesses, perform on-site simulation tests and consult with engineering/operations experts. Other types of investigations include: informal on-site reviews, railway accident file audits, statistical analyses, and special studies.

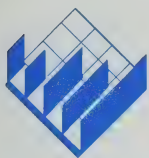
Among the 1,450 investigations carried out by the Directorate, six formal section 226 investigations into major accidents/events were initiated in 1988. All entailed significant recommendations to improve railway safety. These inquiries are listed below and all six of the reports are now completed and available from the Secretary of the Agency.

- | | |
|------------|---|
| January 13 | Collision between a passenger train and a freight train at mile 2.00 Longwood Subdivision at Komoka, Ontario. |
| January 15 | Collision between a freight extra and a yard movement at mile 6.10 Lanigan Subdivision at Regina, Saskatchewan. |

- February 21 Derailment at mile 13.80 Drummondville Subdivision at Trudel, Quebec.
- February 21 Derailment at mile 41.33 Napadogan Subdivision at Bronson, New Brunswick.
- March 11 Collision between tank cars and unit at mile 64.70 Canadian No. 2 Subdivision at Sarnia, Ontario.
- June 8 Bomb threat aboard passenger train at mile 321.20 Kingston Subdivision near Guildwood, Ontario.

Over the year, the Directorate has prepared various other reports in response to ad hoc requests and, in 1988, developed a new statistical report produced on a weekly basis. This weekly bulletin entitled *Summary of Railway Accidents as Reported to the National Transportation Agency of Canada* contains highlights and information of current railway accident statistics and related analysis. Another important document which was released in April 1988 was entitled *Train Derailments, Train Collisions and Railway Crossing Accidents: Facts and Trends*. The report attempts to provide the reader with a better understanding of the significance of railway accidents and their trends. The Railway/Pipeline Investigations Directorate also produced its annual publication called *1987 Summary of Railway Accidents/Incidents as Reported to National Transportation Agency of Canada*. This summary focuses primarily on data for 1987 and compares it with similar figures for the previous year. Each section examines a particular accident category, the associated accidents/incidents and related casualties.

As noted above, the Directorate has gone through a developmental stage in 1988. This was, in part, aimed at becoming a "stand alone" organizational unit by January 1, 1989 - fully independent of the railway safety regulatory function and thereby removing the apparent conflict of interest associated with investigation and regulation being housed under the same roof and being carried out by the same staff.



TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch is responsible for administering federal government programs for the establishment of rates and the subsidization of transportation services. This activity involves railway accounting, costing, the determination of freight or "compensatory" rates, the payment of subsidies in support of transportation services, and the evaluation of rail network rationalization proposals.

Statutory authority for these activities is provided in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, and the *Maritime Freight Rates Act*.

During 1988, the Branch administered statutory payments of over \$930.2 million in support of transportation services:

- \$777.1 million in assistance lowered western grain transportation costs making Canadian producers more competitive in world markets.
- \$96.7 million in payments lessened transportation costs for shippers in Atlantic Canada through the subsidization of rail and trucker transportation charges to eastern Canada.
- \$21.4 million was paid for losses incurred on branch lines operated by the railways as an imposed public duty.
- \$27.2 million subsidized the transportation of eastern movements of grain and flour for export.
- \$7.8 million was paid for losses incurred in operating uneconomic non-VIA passenger train services.

The *Western Grain Transportation Act* requires a cost review every four years. The current review was started in 1988, and is to be completed by March 31, 1990. At the request of the Minister of Transport, the Branch initiated a study comparing the cost of moving grain to Thunder Bay versus the cost to west coast terminals. This study is to be completed at the beginning of 1989.

The Branch commenced decentralization of the Rate-Based Subsidies Directorate to the new Regional Office in Moncton, New Brunswick, and also concluded its work on the VIA Rail Costing Review.

The Branch is organized into the following four Directorates: Cost-Based Subsidies, Rate-Based Subsidies, Rail Rationalization and Financial Analysis.

COST-BASED SUBSIDIES DIRECTORATE

This Directorate makes payments in accordance with the *Western Grain Transportation Act* (WGTA); determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; carries out annual investigations of CN and CP charges to VIA Rail; develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels; and conducts special costing projects as required.

Details of subsidy payments made in respect of 1987 are contained in Appendix D-II to IX.

WGTA Activities

A significant portion of the Directorate's resources was devoted to the processing of CN, CP and BC Rail monthly applications for payments in respect of the WGTA (see Appendix D-I). Central Western Railway's monthly claims were verified and payment recommendations in the amount of \$1,646,214 were forwarded to the Grain Transportation Agency in Winnipeg for processing under the System Improvement Reserve Fund. Additional verification was performed throughout 1988 on behalf of the Minister on the Special Assistance Program Agreement invoices submitted by CN, CP, BC Rail and Central Western resulting in payment recommendations of \$59 million.

The Directorate continued to monitor CN and CP waybill systems in support of WGTA payments and to verify the railway systems of developing and applying workload service units used for rate making, subsidy and other costing purposes.

The Directorate is also responsible for determining the variable cost of moving statutory grain under the WGTA on an annual basis. This function includes the establishment of the annual rate scale for the movement of grain and the determination of the shipper and government shares of the freight rate. The Directorate also develops the Agency's annual

recommendations to the Minister of Transport for the CN Adjustment as required by the WGTA.

Branch Lines/Passenger Train Services

During 1988, the Agency continued its financial support for the operation of uneconomic branch lines and eligible passenger train services not operated by VIA Rail. Monthly advance payments were made throughout 1988 for lines and services continuing in operation and, as well, further progress and finalization payments were made for previous years' operations based on initial and final claims filed with the Agency by the railways.

At the request of the Minister of Transport, the NTA undertakes an annual investigation of CN and CP charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger train services. The railways' charges are analysed to establish VIA Rail related costs in accordance with the NTA's *Railway Costing Regulations*. For 1986, a total railway charge of \$270.8 million to VIA Rail was determined.

Eastern Movements

Monthly advance payments were made throughout 1988 for eastern movements of grain and flour for export.

During 1988, the Directorate also determined freight rates for prior years' eastern movements of grain and flour for export in accordance with section 272 of the *Railway Act*.

Rapeseed Products

In accordance with section 112 of the *National Transportation Act*, 1987 the Directorate established 1989 minimum compensatory freight rates for the transportation of rapeseed products, governed by Order-in-Council P.C. 1976-894, by determining CN and CP's 1989 variable costs.

RATE-BASED SUBSIDIES DIRECTORATE

This Directorate administers the Agency's responsibilities with respect to federal payments to carriers handling designated commodities in Atlantic Canada.

Amounts certified for payment during the period under review as compared to calendar year 1987 are contained in Appendix D-X.

Statutory authority for these activities is provided in the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations according to the enacting legislation.

The administration of this program is currently in the process of being transferred to the new Regional Office in Moncton, New Brunswick. The actual transfer of employees and positions began in June 1988 and the Moncton office is expected to be fully operational by September 1989.

RAIL RATIONALIZATION DIRECTORATE

In accordance with the provisions of sections 157 to 181 of the *National Transportation Act, 1987*, this Directorate administers the processing of applications for the rationalization of rail lines in Canada, and for the removal of railway stations from service in Canada. In addition, the Directorate is involved in the determination of whether railway lines are in fact subject to abandonment control.

Railway line abandonment is a sensitive issue at the local, regional, and provincial levels, both for governments and individuals, and for companies. The Agency has undertaken to meet concerns through an open and accessible approach to consultations with interested parties.

During the year, the Agency issued 19 decisions and orders on proposed line abandonments, five of which followed public hearings. The Agency received 19 new applications for abandonment and had 16 cases carried over from 1987 which had not been dealt with by the CTC. There were also 14 cases for reconsideration; these lines had been ordered retained by the CTC, with the legislation requiring reconsideration by a specified date.

Details of the applications received in 1988, the decisions reached and the orders issued are listed in Appendix D-XI and XII.

The Agency carried forward into 1988 12 applications for station removal from the railways, received 14 additional applications in 1988, and issued decisions on eight.

Finally, the Agency made 10 determinations regarding the status of railway lines pursuant to subsection 157(4) of the *National Transportation Act, 1987*.

FINANCIAL ANALYSIS DIRECTORATE

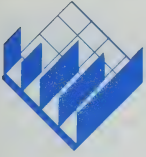
This Directorate is responsible for the Uniform Classification of Accounts, the *Railway Costing Regulations* and their implementation in order to meet current information requirements. This includes ensuring that the information provided by the railways is reliable, meaningful, useful for subsidy, freight rate and policy determinations, and meets the regulatory reporting requirements. The work of the Directorate involves the audit of railway records, depreciation rate determinations, the investigation of the railways' working capital requirements, and cost of capital determinations. The Directorate also analyses the railways' costing methodologies and computerized costing systems; and is responsible for the determination of price indices used in the WGTA annual rate scale, and the determination of western branch lines designated as grain dependent (see Appendix D-XIII).

The Directorate monitors actual and planned railway investment and maintenance expenditures for grain dependent lines, the results of which are reported to the Minister of Transport.

A major focus of activity of the Directorate is the quadrennial costing review pursuant to section 38 of the *Western Grain Transportation Act*.

VIA RAIL COSTING REVIEW

During 1988, work was completed on the VIA Rail Costing Review. A project started by the former CTC in 1986, the Agency reported its findings and recommendation to the Minister in a report dated September 1988. These recommendations related to costing principles, costing manuals and costing methodologies.



REGIONAL OFFICES

During 1988, the Agency approved the location of two regional offices, one in Atlantic Canada and the other in Western Canada. These regional offices are intended to bring the services of the NTA closer to the people using them. This regional orientation will facilitate better communication with communities, industry, other users of transportation, air and rail carriers, and other interested groups which interact with the regulatory body. The regional offices comprise three program sections including Dispute Resolution, Market Entry and Analysis, and Transportation Subsidies, and an administrative support section.

Atlantic Region

The decision to open an office in Atlantic Canada is consistent with Parliament's recognition that transportation must continue to play a major role in regional and economic development. Moncton was chosen as the location because of its strategic importance to Atlantic Canada as a major distribution point for goods and services.

Responsibilities

The Atlantic Canada office opened its doors in June 1988. The regional office, for the most part, is designed to be a "microcosm" of the activities administered by headquarters staff currently located in Hull. The three program areas for which the Atlantic Canada office has responsibility in respect of local matters are as follows:

- **Dispute resolution:** assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services in the interests of efficiency and utility in the transportation network. Dispute Resolution is also responsible for monitoring the effects of economic concentration in the marketplace, arising through mergers and acquisitions, as well as approving applications related to rail infrastructure.
- **Market entry and analysis,** which has three main functions: the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; participation in the negotiation and implementation

of international agreements as they may pertain to Atlantic Canada; and, annual reviews to measure the specific effects of the new legislation.

- **Transportation subsidies**, which include rail rates and transportation services. For Atlantic Canada this involves assessing rail passenger and branch line rationalization issues, and the administration of freight rate subsidy programs applicable to the region.

A Time of Transition

Following the Agency's approval of the establishment of the Atlantic regional office, an Agency member representing Atlantic Canada was attached to that office. In June, a regional director, who is responsible for both organizing and managing the varied functions of the regional office, was selected. At year's end, the regional office consisted of 27 persons, 12 of whom had been relocated from the Transportation Subsidies Branch in Hull. This Branch administers the region's two largest programs; the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA) and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Annual subsidies disbursed under these two Acts amount to approximately \$96.7 million. The Branch will supplement its desk audit functions with field audits in Atlantic Canada to verify claims made under the subsidy program.

Accomplishments

During the past year, the Transportation Subsidies Branch continued to administer the federal payments to those carriers who handled designated commodities under the MFRA and the ARFAA. The Branch administered the subsidies while undergoing decentralization from Hull to Moncton. Regional staff commenced management of these programs from their Moncton location in early June.

Maritime Freight Rates Act

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. The area inside the MFRA boundary is referred to as the "select territory". Newfoundland was included as select territory subsequent to its entry into Confederation, but not Labrador.

The Act requires Canadian National Railway Company (CN) to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the select territory and moving to Canadian stations west of the territory. Other rail carriers are permitted to meet the lower tariffs imposed on CN and the federal government reimburses the railways to the extent of the revenue loss involved. See Appendix D-X for details.

Atlantic Region Freight Assistance Act

This Act, which was passed in 1969, essentially augments the intent of the MFRA. Section 3 of the Act extends those subsidies which the rail mode may receive under the MFRA to the trucking industry. Section 6 authorizes benefits for designated shippers and consignees, and provides for subsidies to approved transport firms, within the "select territory".

The key principles of the Act are governed by regulations which are issued by the Governor in Council. These regulations define: those transport firms which are eligible for compensation; those specific commodities which qualify for rate reductions; and, the conditions which goods and the express, railway and trucking firms must satisfy when claiming assistance for movements within the boundaries of the select territory or subsidy region. Appendix D-X provides the details broken down by transport mode.

Western Region

The former Western Division of the Canadian Transport Commission had been located in Saskatoon, Saskatchewan since 1979. It was therefore decided that the Western Region of the NTA would also be headquartered in Saskatoon.

The purpose of the Western regional office is to ensure that the NTA has an effective presence in Western Canada. It facilitates communication with rail and air carriers, grain companies, industrial firms, cities, towns, communities, and other interested organizations and individual users of transportation in western Canada. This enables the NTA to more expediently provide desired information and resolve both formal applications and informal complaints.

Dispute Resolution: The Dispute Resolution function assists in resolving economic disputes between carriers and users of transportation services in the interests of efficiency and utility in the transportation network. Dispute Resolution is also responsible for monitoring the effects of economic concentration in the marketplace, arising through mergers and acquisitions, as well as approving applications related to rail infrastructure.

The five major activity areas engaged in Dispute Resolution are Rail Complaints and Investigations, Air/Marine Complaints and Investigations, Mediation and Arbitration, Mergers and Acquisitions, and Transportation Services for Disabled Persons. Of those five areas, three functions, consisting of Rail Complaints, Air/Marine Complaints, and Mediation and Arbitration are available to the public in western Canada through the NTA's regional office in Saskatoon.

One of the major activities involving the Dispute Resolution section in 1988 was the finalizing of authority for the City of Regina to proceed with its Phase I project to relocate the rail facilities of CN and CP to a location outside the city limits. It is anticipated that this project may proceed in late 1989, following upon the approval of the Regina electorate in a recent municipal plebiscite. A Phase II project, to complete the undertaking, is awaiting further analysis to follow the disposition of an appeal to the Federal Court by CP and CN.

During 1988, regional personnel assisted in a major study ordered by the Minister of Transport into the rerouting of CP trains around the City of Saskatoon. Meetings with affected parties were held to assist in identifying possible rerouting options.

Assistance was also provided by regional staff with respect to a proposed rail line project near Sundrie, Alberta, to serve the proposed new Caroline sour gas plant which may be constructed by a consortium led by Shell Canada Limited. The proposed rail line would be used to carry a sulphur by-product to export position.

In December 1988, regional staff were contacted concerning a proposed major diversion of CN yard and main line trackage in the City of Edmonton. The purpose of this proposed diversion is to facilitate urban redevelopment in the city's downtown core.

During the year, regional staff provided field support with respect to a major study of railway liability limitations, and also in three important rate complaint cases involving the application of incentive rates under the *Western Grain Transportation Act* to canola, the application of rail storage charges to statutory grain shipped to ports in British Columbia, and increases in passenger air fares in northern Manitoba.

In addition to a large number of railway/highway crossing applications processed by regional staff under an interim arrangement with the Rail Safety Branch, a total of 46 passenger air fare and service complaints, three passenger rail fare and service cases, three mediation and arbitration cases, seven air/rail/marine freight rate complaints, five air/rail freight service complaints, and seven rail infrastructure cases were also handled.

Market Entry and Analysis: This has three main functions: the administration and enforcement of standards for transportation entry and exit; participation in the negotiation and implementation of international agreements as they may pertain to Western Canada; and, annual reviews to measure the specific effects of the new legislation.

In the region, a major activity is the reception and processing of licence applications. During the year Market Entry and Analysis staff handled a total of 25 applications for southern Canadian air licences, 55 applications for Class 4 air licences, nine applications for temporary air authorities, three situations involving cancellation or suspension of licences, and 14 applications for Class 9-4 international licences.

Within the industry monitoring sphere of activity, liaison was established and maintained with provincial governments, as well as other federal government departments in western Canada. Major activities centred on industry liaison with barge operators in the Athabasca Lake system and motor carriers operating in Saskatchewan. Liaison was also maintained with major air and rail carriers in cooperation with staff of

the regional Dispute Resolution section. The purpose of industry monitoring and analysis is to obtain details of the effects of transportation regulatory reform on the consumers and operators of transportation services.

Transportation Subsidies: The Transportation Subsidies section is responsible for providing regional input into the areas of rail rationalization, cost-based subsidies, rate-based subsidies and financial analysis.

Rail Rationalization

Regional staff participated in the processing of numerous rail line abandonment applications, which included responses to interventions, general correspondence, and drafting of the final orders and decisions.

Regional staff also participated in one public hearing concerning a rail line abandonment application held in Castlegar, B.C. This was Canadian Pacific's application to abandon the Boundary Subdivision from Robson West to Midway in the Province of British Columbia.

Cost-Based Subsidies

Western region staff are responsible for conducting external verification of grain movements claimed under the *Western Grain Transportation Act*. Extensive contacts and visits to shippers occurred during 1988 regarding the 1987/88 crop year that ended July 31, 1988. The 1988/89 crop year verification program is also now well under way.

Financial Analysis

Regional staff provide regulatory support for the analysis of railway grain-related investment plans. One such investigation was conducted and a report issued to headquarters dealing with CN's plan for railway code (signalling) system replacement on a portion of the railway's Prairie Region in Manitoba.

Other Matters

Western region Transportation Subsidies staff continued to serve on the evaluation and implementation teams concerned with the off-line elevator project on the CN Inwood Subdivision in Manitoba and the Central Western Railway short line demonstration project on the ex CN Stettler Subdivision in Alberta. Five working meetings were attended during 1988. The final report on the Inwood experimental project was tabled in July 1988, while the final report on the three-year demonstration short line

project is in the final phases of completion and is scheduled to be tabled by March 31, 1989.



LEGAL SERVICES

Legal Services provide legal advice to the Members and Chairman, the Directors General of the Branches, and the staff of the NTA.

The work of Counsel is varied. Staff lawyers provide advice on the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the powers and jurisdiction of the Agency. They recommend action to be taken by the Agency, and advise on legal aspects of its decisions. Counsel assist Members and staff to evaluate and analyse applications, complaints and interventions made to the Agency. They appear at public hearings to ensure representation of the Agency, and ensure proper conduct of the hearing. Counsel represent the Agency in appeals of its decisions with respect to the matter of jurisdiction before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

In addition, generally, Counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel on ongoing cases, participate in special projects and deal with the public.



MANAGEMENT SERVICES BRANCH

The Management Services Branch provides a complete range of management and administrative services to support the operations of the National Transportation Agency of Canada (NTA). The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides comprehensive financial, personnel and general administrative services in support of NTA programs in compliance with government administrative policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency. The Branch is divided into the following Directorates:

The Personnel Services Directorate develops and implements personnel administration policies, systems and programs that will assist the NTA in the attainment of its objectives under the *National Transportation Act, 1987*. The Directorate also ensures that the management of human resources is in accordance with applicable policies established by the central agencies.

The Financial Services Directorate develops and implements the NTA's program planning and resource management processes, and develops and implements financial administration policies, programs and systems.

The Administrative Services Directorate provides services and implements systems for material management, accommodation, records management, telecommunications, security, forms and manuals control, contract administration and other administrative functions. In addition, it is responsible for the provision of library services.

The Informatics Services Directorate develops and implements policies and plans governing EDP-based information management in the NTA; develops EDP systems in response to the identified operational and administrative needs of the NTA; and provides advice on the application of EDP technology to NTA operations.

The Communications Services Directorate provides information to the public and the news media on NTA orders and decisions, as well as on its responsibilities; provides a full range of communication services to the Chairman, Members and staff of the NTA including communications planning and advice, media monitoring, and editorial services.

The Internal Audit Directorate is responsible for a comprehensive internal audit program, aimed at providing the Chairman and senior management of the NTA with an independent assessment of and recommendations on the efficiency, economy and effectiveness of management policies and practices, and on compliance with the NTA's legislative mandate and central agency directives.

APPENDIX A

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

- I Confidential Contract Filings by Filing Carrier . . 53
- II Air Tariff and Service Filing Activity 54
- III Marine Tariff and Service Filing Activity 54
- IV Air and Marine Complaints and Investigations . 55

APPENDIX A

I - NUMBER OF CONFIDENTIAL CONTRACT FILINGS BY FILING CARRIER

Algoma Central Railway	6
Burlington Northern Railroad Company	88
Canadian National Railway Company	361
CP Rail	629
Consolidated Rail Corporation	8
CSX Transportation	101
Kansas City Southern	1
Norfolk and Western Railway Company	15
Southern Railway System	4
Wisconsin Central Limited	10
TOTAL	1,223

II - AIR TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY

(In number of pages)

	1987	1988
Charter Tariffs	13,480	1,972
Scheduled Services		
Service Schedules	6,266	5,220
Passenger Tariffs		
• Domestic CAN-USA	47,865	45,922
• Transocean	157,109	202,125
Cargo Tariffs		
• Domestic CAN-USA	9,168	7,375
• Transocean	8,523	7,848
Total Pages	242,411	270,462
Special Permission Applications	2,200 (est.)	2,600

III - MARINE TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY

Shipping Conferences (29) Tariffs	35,000
-----------------------------------	--------

IV - AIR AND MARINE COMPLAINTS AND INVESTIGATIONS

	1987	1988
Air Complaints		
Consumer Complaints		
- informal (domestic transportation)	133	*135
- informal (international transportation)	123	*187
- informal (unspecified area of transportation)	18	* 22
- section 80, NTA, 1987	—	3
Carrier complaints	12	15
TOTAL	286	362
Marine Complaints		
- section 59, NTA, 1987	—	1
- section 13, SCEA, 1987	—	1
- section 23, <i>Pilotage Act</i>	1	—
- informal, SCEA	2	—
TOTAL	3	2

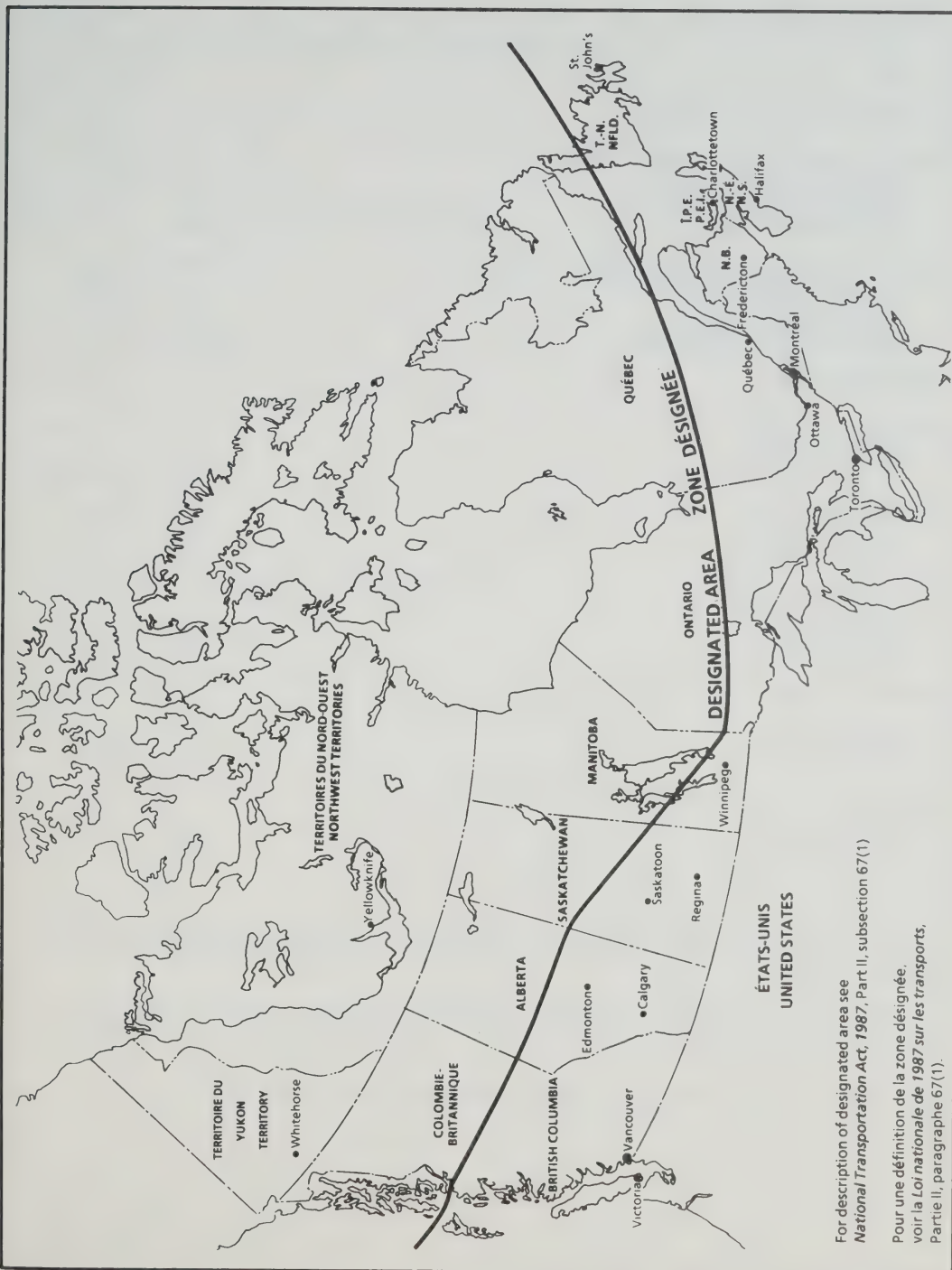
* Includes complaints processed by Western Region.

APPENDIX B

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

- I Map of Designated Area 59
- II Domestic Services 60
- III International Services 62
- IV Enforcement Directorate Activities 63

I - MAP OF DESIGNATED AREA



For description of designated area see
National Transportation Act, 1987, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée,
 voir la *Loi nationale de 1987 sur les transports*,
 Partie II, paragraphe 67(1).

II - DOMESTIC SERVICES

1. AIR

Number of Licensees and Licences

Licensed Carriers as of December 31, 1988	
Southern Canada licensees ¹	223
Northern Canada licensees ²	555
Total Domestic Carriers	778

Licences Held by Carriers as of December 31, 1988	
Southern Canada licences	781
Northern Canada licences ³	857
Total Domestic Licences Held	1,638

Licence Applications

Carried over from 1987	
Southern Canada	24
Northern Canada	71

Received during 1988	
Southern Canada	40
Northern Canada	293

Completed during 1988	
Southern Canada	34
Northern Canada	194

Decisions and Orders

Decisions	261
Orders	14

Public Notices

Applications	307
Hearings	0

¹ Refers to carriers holding only licences issued pursuant to subsection 72(1) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: Carriers that operate helicopters hold licences issued pursuant to subsection 72(1) but they are free to operate anywhere in Canada.)

² Refers to carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*. (Note: Carriers holding licences issued pursuant to subsection 72(2) also hold a licence issued pursuant to subsection 72(1).)

³ Refers to licences issued pursuant to subsection 72(2) of the *National Transportation Act, 1987*.

2. MARINE

Number of Northern Marine Licensees as of December 31, 1988	5
---	---

Licence Applications

Received during 1988	11
Completed	5
Withdrawn	3

Number of Coasting Trade Exemption Waiver Applications

Received during 1988	58
Approved	42
Denied	3
Withdrawn	10
Cancelled/File Closed	1
Ongoing	2

3. RAIL

Certificates of Fitness

Received	1
Issued	1

Certificates of Public Convenience and Necessity

Applications Received	0
Certificates Issued	0

Notices of Transfer

Received	1
Decided	0

III - INTERNATIONAL SERVICES

Selected Charter Flight Records - 1988

Charter Types	Flight	Seats
Inclusive Tour* (ITC)		
Canadian-originating	985	146,575
Foreign-originating	160	19,482
Entity and Common Purpose		
Canadian-originating	677	60,948
Foreign-originating	343	21,741
Cargo (Canadian-originating)	1,267	N/A
Cargo (Foreign-originating)	1,893	N/A
Advance Booking Charters* (ABC)		
Canadian-originating	1,173	221,340
Foreign-originating	5	1,418
ABC/ITCs		
Canadian-originating	14,136	3,708,443
Foreign-originating	49	11,521

* Data exclude changes to charter programs.

Applications

Exemption requests by non-licensees to operate charter flights
(generally U.S. small aircraft operators)

12

Licence Applications

Applications

Canadian applicants

76

Foreign applicants

221

IV - ENFORCEMENT DIRECTORATE ACTIVITIES (1988)

Investigations

220

Referred to RCMP for Prosecution

100

Administrative Action

120

Concerns and General Enquiries

Responded to

4,134

Seminars/BriefingsFormal Presentations to Clarify Legislation Given to RCMP
and Industry Groups

56

APPENDIX C

RAIL SAFETY BRANCH

Rail Accidents - Preliminary Statistics67

APPENDIX C

RAIL ACCIDENTS PRELIMINARY STATISTICS, 1988

	Accidents	Killed	Injured
Train Derailments *			
Main Track	106	0	13
Other (Yards, Spurs and Sidings)	141	0	5
TOTAL	247	0	18
Train Collisions *			
Main Track	9	2	48
Other (Yards, Spurs and Sidings)	73	0	12
TOTAL	82	2	60
Accidents Involving Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment			
Derailments	1	0	2
Collisions	10	0	11
Crossing Accidents *			
Public (Automated Warnings)	258	33	128
Public (Passive Warnings)	187	20	97
Private	27	3	34
Farm	2	0	3
TOTAL REPORTABLE	474	56	262
(Resulting in derailment)	12		
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments - Main Track	28	—	
Derailments - Other	135	—	
Collisions - Main Track	1	—	
Collisions - Other	65	—	
Crossing Accidents	11	—	
Misc. Incidents **	420		

1987/88 Change in Rail Traffic (Metric Tons) = +4.5 percent.

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than train accidents. Of the 420 miscellaneous dangerous goods incidents, there were 14 injuries resulting from exposure to the goods. Accidents with dangerous goods involvement did not result in injuries from exposure to the goods.

APPENDIX D

TRANSPORTATION SUBSIDIES

I	Payments, 1988 — <i>Western Grain Transportation Act</i>	71
II	Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways for 1987 under the <i>Railway Act</i>	72
III	Summary of Claims and Payments for 1987 under the <i>Railway Act</i> Canadian National Railway Company	73
IV	Summary of Claims and Payments for 1987 under the <i>Railway Act</i> Canadian Pacific Limited	73
V	Summary of Claims and Payments for 1987 under the <i>Railway Act</i> Algoma Central Railway	74
VI	Summary of Claims and Payments for 1987 under the <i>Railway Act</i> Quebec North Shore and Labrador Railway Company	74
VII	Summary of Claims and Payments for 1987 under section 256, <i>Railway Act</i> (Unprotected Branch Lines)	75
VIII	Summary of Claims and Payments for 1987 under section 258, <i>Railway Act</i> (Protected Branch Lines)	78
IX	Claims and Payments for 1987 under section 261, <i>Railway Act</i> (Passenger-Train Services)	79
X	Atlantic Region Freight Assistance Program, Payments Certified, 1988	80
XI	Orders and Decisions, 1988 — Branch Line Abandonment	81
XII	Applications on Hand, December 31, 1988 — Branch Line Abandonment	83
XIII	Grain Dependent Branch Lines for the Crop Year 1988/89	88

APPENDIX D

I - PAYMENTS, 1988 WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

In Respect of	Canadian National Railway Company (\$)	Canadian Pacific Limited (\$)	BC Rail Ltd. (\$)	Total (\$)
December 1987	34,538,252.00 ⁽¹⁾	43,572,056.26 ⁽¹⁾	113,843.87	78,224,152.13
January 1988	27,793,662.66	22,092,960.32	44,234.24	49,930,857.22
February	28,885,841.71	25,266,017.77	136,409.91	54,288,269.39
March	29,976,679.55	24,870,024.79	184,002.15	55,030,706.49
April	41,134,692.64	41,638,500.02	100,749.84	82,873,942.50
May	42,221,407.36	44,869,423.18	124,804.91	87,215,635.45
June	36,928,032.05	35,949,424.50	210,280.15	73,087,736.70
July ⁽²⁾	29,392,721.99	30,544,712.14	164,245.56	60,101,679.69
August	32,188,837.77	27,884,302.52	155,522.31	60,228,662.60
September	31,154,583.74	27,557,631.59	240,831.23	58,953,046.56
October	26,051,830.34	24,906,681.63	170,307.87	51,128,819.84
November	35,185,755.87	30,609,930.92	264,510.16	66,060,196.95
Total	395,452,297.68	379,761,665.64	1,909,742.20	777,123,705.52

⁽¹⁾ Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1988 in accordance with *Railway Companies' Payments Regulations*.

⁽²⁾ Includes final instalment payments in respect of the 1987/88 crop year ending July 31, 1988.

II - SUMMARY OF TOTAL CLAIMS AND PAYMENTS TO ELIGIBLE RAILWAYS FOR 1987 UNDER THE *RAILWAY ACT*

	Amount of Actual Loss Claimed \$	Payments to Dec. 31, 1988 \$
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	13,641,830	11,465,568
Section 258 (Protected Branch Lines)	7,749,583	6,974,626
Section 261 (Passenger-Train Services)	7,748,076 ⁽¹⁾	6,030,813
Section 272 (Eastern Rates)	31,831,371	30,965,587
Total	60,970,860	55,436,594⁽²⁾

⁽¹⁾ Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.

⁽²⁾ Includes 1987 Advance Payments of \$39,977,519 plus payments during 1988 of \$15,459,075.

**III - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987
UNDER THE *RAILWAY ACT*
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY**

	Amount of Actual Loss Claimed \$	Payments to Dec. 31, 1988 \$
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	10,823,468	8,932,638
Section 258 (Protected Branch Lines)	6,180,405	5,562,366
Section 261 (Passenger-Train Services)	3,174,292 ⁽¹⁾	2,789,052
Section 272 (Eastern Rates)	26,867,466	26,327,610
Total	47,045,631	43,611,666⁽²⁾

⁽¹⁾ Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.

⁽²⁾ Includes 1987 Advance Payments of \$29,219,416 plus payments during 1988 of \$14,392,250.

**IV - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987
UNDER THE *RAILWAY ACT*
CANADIAN PACIFIC LIMITED**

	Amount of Actual Loss Claimed \$	Payments to Dec. 31, 1988 \$
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	2,818,362	2,532,930
Section 258 (Protected Branch Lines)	1,569,178	1,412,260
Section 272 (Eastern Rates)	4,963,905	4,637,977
Total	9,351,445	8,583,167⁽¹⁾

⁽¹⁾ Includes 1987 Advance Payments of \$7,743,256 plus payments during 1988 of \$839,911.

**V - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987
UNDER THE *RAILWAY ACT*
ALGOMA CENTRAL RAILWAY**

	Amount of Actual Loss Claimed \$	Payments to Dec. 31, 1988 \$
Section 261 (Passenger-Train Service)	2,404,380 ⁽¹⁾	2,284,161 ⁽²⁾

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.

(2) Includes 1987 Advance Payments of \$2,137,047 plus payments during 1988 of \$147,114.

**VI - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987
UNDER THE *RAILWAY ACT*
QUEBEC NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY**

	Amount of Actual Loss Claimed \$	Payments to Dec. 31, 1988 \$
Section 261 (Passenger-Train Service)	2,169,404 ⁽¹⁾	957,600 ⁽²⁾

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.

(2) Includes 1987 Advance Payments of \$877,800 plus payments during 1988 of \$79,800.

**VII - SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987
UNDER SECTION 256 RAILWAY ACT
(UNPROTECTED BRANCH LINES)**

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾ \$	Payments to Dec. 31, 1988 \$
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	8,595 ⁽²⁾	7,736
Nova Scotia			
2. Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow-Thorburn	61,665	55,499
Prince Edward Island			
3. Kensington	Linkletter-Tignish	454,748	409,273
4. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague	136,558	122,902
5. Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (incl. part of Mount Herbert Spur)	55,283	49,755
6. Souris	Royalty Jct.-Souris	374,140	336,726
7. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Baltic	24,558	22,102
New Brunswick			
8. Bartibog	Bartibog - Heath Steele	83,091 ⁽²⁾⁽³⁾	74,782
9. Caraquet	Gloucester Jct.-Tracadie (incl. Shippagan Spur)	394,745	355,271
10. Centreville	Valley-Woodstock	146,131	131,518
11. St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Jct.	1,820,032	1,638,029
12. Sussex (Albert Spur)	Salisbury-Synton	12,627 ⁽²⁾	11,364
Quebec			
13. Chandler	Ste-Adelaïde-Gaspé	1,277,722	1,149,950
14. Chapais	Franquet-Chapais	520,161 ⁽³⁾	Nil
15. Granby	Waterloo-Granby	51,927	46,734
16. Granby	Granby-Chambly	13,387 ⁽³⁾	Nil
17. Lac-St-Jean	Ha Ha Bay Jct.-Chicoutimi	65,753 ⁽³⁾	59,178
18. Montfort (Grenville Spur)	Grenmont - St-André	304 ⁽³⁾	274
19. St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	102,839	92,555
20. Temiscouata ⁽⁴⁾	Cabano-Edmundston East	246,418	221,776
21. Valleyfield	Cantic-Barrington	16,319 ⁽³⁾	14,687
22. Valleyfield	Ayrness-Cecile	54,726 ⁽³⁾	49,253

Ontario

23. Burford	Brantford-Burford	53,956	48,560
24. Burford	Burford-Tillsonburg	137,678 ⁽²⁾	123,910
25. Campbellford	Corbyville-Peterborough	121,283 ⁽²⁾	109,155
26. Cayuga (Simcoe Spur)	Port Dover-Simcoe	16,112 ⁽²⁾	14,501
27. Fergus	Guelph-Fergus	132,584	119,326
28. Forest	Lucan-Parkhill	103,474	93,127
29. Guelph (Tavistock Spur)	Stratford-Tavistock	43,966 ⁽²⁾	39,569
30. Kincardine	Listowel-Wingham	166,869	150,182
31. Newton	Stratford-Palmerston	386,838	348,154
32. Owen Sound	Palmerston-Owen Sound	1,137,743	1,023,969
33. Renfrew	Nepean-Renfrew	168,112 ⁽³⁾	Nil
34. Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls	169,575	152,618
35. Southampton	Harriston Jct.-Douglas Point	551,534	496,381
36. Taschereau ⁽⁵⁾	La Sarre-Cochrane	487,758	438,982

Manitoba

37. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	284,375	255,938
------------	---------------------------	---------	---------

Saskatchewan

38. Erwood ⁽⁶⁾	Baden-Hudson Bay	335,219	301,697
---------------------------	------------------	---------	---------

Alberta

39. Langdon (Joint CN/CP)	Rosedale-East Coulee	51,426	46,283
---------------------------	----------------------	--------	--------

British Columbia

40. Cowichan	Victoria-(M. 0.00 - M. 1.90)	125,508 ⁽³⁾	Nil
41. Cowichan (Saanich Spur)	Victoria-(M. 0.00 - M. 1.37)	71,149	Nil
42. Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Tyup	267,143	240,429
43. Tidewater	Tyup-Cowichan Bay	89,437 ⁽³⁾	80,493
	Sub-Total (CN)	10,823,468	8,932,638

CANADIAN PACIFIC LIMITED**New Brunswick**

44. Shore Line	Bayshore-Allan Cot	5,594 ⁽³⁾	5,035
----------------	--------------------	----------------------	-------

Quebec

45. Tring (QCR)	Tring Junction-Courcelles	127,285	114,557
46. Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe	239,414	215,473
47. Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier	572,100	514,890

Ontario

48. Bobcaygeon	Dranoel-Lindsay	174,484 ⁽²⁾	157,036
49. Carleton Place	Nepean-Carleton Place	221,770	199,593
50. Elora	Cataract-Elora	16,825 ⁽³⁾	15,143
51. Goderich	Guelph-Goderich	548,457 ⁽³⁾	493,611
52. H & D Branch	Dundas (M. 0.00 - M. 2.66)	11,421 ⁽³⁾	10,279
53. Port Burwell	Tillsonburg-Port Burwell	84,081 ⁽²⁾	75,673
54. St-Mary's	Ingersoll North - Zorra	8,338 ⁽²⁾	7,504
55. Teeswater	Fraxa-Teeswater	4,121 ⁽³⁾	3,709

Saskatchewan

56. Colonsay	Amazon-Colonsay	61,869 ⁽²⁾	55,682
57. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	26,863 ⁽²⁾	20,579

Alberta

58. Langdon (Joint CP/CN)	Rosedale-East Coulee	93,634	88,771
------------------------------	----------------------	--------	--------

British Columbia

59. Kaslo	Rosebery-Nakusp	617,106	555,395
	Sub-Total (CP)	2,818,362	2,532,930
	Total (CN and CP) Section 256	13,641,830	11,465,568

(1) As filed by CN June 23, 1988 and by CP June 29, 1988.

(2) Abandonment authorized during 1987, therefore only claimed for portion of year.

(3) New application in 1987, therefore only claimed for portion of year.

(4) Minor portion of this line in New Brunswick.

(5) Minor portion of this line in Quebec.

(6) Minor portion of this line in Manitoba.

**VIII-SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987
UNDER SECTION 258 RAILWAY ACT
(PROTECTED BRANCH LINES)**

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾ \$	Payment to Dec. 31, 1988 \$
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Manitoba			
1. Sherridon	Sherritt Jct.-Lynn Lake	3,236,712	2,913,041
2. Thicket -Herchmer	Thompson Jct.-Gillam	2,600,063	2,340,057
Saskatchewan			
3. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	37,475	33,728
4. Northgate	Northgate-Elcott	27,573	24,816
5. Northgate	Elcott-Lampman	134,271	120,844
Alberta			
6. Demay	Roundhill-Ryley	43,515	39,164
7. Sheerness	Batter Jct.-Sheerness	100,796	90,716
	Sub-Total (CN)	6,180,405	5,562,366
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Saskatchewan			
8. Kisbey	Griffin-Weyburn	10,586	9,527
9. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	1,509,399	1,358,459
Alberta			
10. Altawan	Notukeu-Manyberries	27,145	24,431
11. Willingdon (Chemical Spur)	M. 0.0 - M. 6.0	22,048	19,843
	Sub-Total (CP)	1,569,178	1,412,260
	TOTAL (CN and CP) Section 258	7,749,583	6,974,626

⁽¹⁾ As filed by CN June 23, 1988 and by CP June 29, 1988.

**IX - CLAIMS AND PAYMENTS FOR 1987
UNDER SECTION 261 RAILWAY ACT
(PASSENGER-TRAIN SERVICES)**

			80 Percent of Actual Loss Certified Payments to Dec. 31, 1988
Company	Passenger-Train Service	80 Percent of Actual Loss Claimed ⁽¹⁾	
1. Canadian National Railway Company	Bishop's Falls-Corner Brook	300,510	199,939
	Edmonton-Waterways (Muskeg Special)	563,916	394,741
	Toronto-North Bay ("Northlander")	2,309,866	2,194,372
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2,404,380	2,284,161
3. Quebec North Shore and Labrador Railway Company (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/ Schefferville		
		2,169,404	957,600
Total		7,748,076	6,030,813 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Eighty percent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 27, 1988, by Algoma Central June 22, 1988 and by QNS&L June 20, 1988.

⁽²⁾ Includes 1987 Advance Payments of \$5,145,005 plus payments during 1988 of \$885,808.

**X - ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM
PAYMENTS CERTIFIED, 1988**

	Amount Certified ⁽¹⁾ 1987			Amount Certified ⁽¹⁾ 1988		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
<i>Maritime Freight Rates Act</i>						
Westbound	13.1	-	-	13.3	-	-
Intra	-	-	-	-	-	-
<i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>						
Section 3 (Westbound)	-	20.4	-	-	23.0	-
Section 6 (Selective Westbound)	4.2	7.0	-	3.8	8.1	-
Section 6 (Selective Intra)	7.0	33.90	0.5	7.6	40.1	0.8
Total for Program	24.3	61.3	0.5	24.7	71.2	0.8
Total of Claims Accepted for Audit	205	13,422	43	156	13,971	34
Number of Claims Processed	201	13,283	39	150	14,262	37

⁽¹⁾ Millions of dollars

XI - ORDERS AND DECISIONS, 1988 BRANCH LINE ABANDONMENT

Subdivision	Between/Miles	Track Miles	Order No./ Date	Disposition
New Brunswick				
CP St. Andrews	Champlain Spur-St. Andrews 18.1-27.8	9.7	1988-R-897 88/10/07	Ordered abandoned November 6, 1988.
Quebec				
CN Lac St. Jean	Ha Ha Bay Junction-Chicoutimi 205.65-210.96	5.31	1988-R-398 88/04/29	Ordered abandoned May 1, 1988.
CN Montfort (Grenville Spur)	Grenmont-Saint André Est 0.00-17.70	17.70	1988-R-714 88/08/15	Ordered abandoned September 14, 1988.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2.62-36.50	33.88	1988-R-1085 88/11/30	Ordered continued.
CN Mont Royal	Val Royal-Cartierville 7.22-8.03	0.81	1988-R-1084 88/11/30	Ordered abandoned December 30, 1988.
CN Granby	Granby-Chambly 9.00-44.00	35.00	1988-R-1116 88/12/01	Ordered continued.
CN Granby (West Shefford Spur)	Mile 0.00-Mile 14.24 0.00-14.24	14.24	1988-R-1116 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.
Ontario				
CP St. Mary's	St. Mary's (M.23.55-M.25.00) 23.55-25.00	1.45	1988-R-601 88/07/14	Ordered abandoned August 13, 1988.
CN Southampton	Harriston Jct-Douglas Point 0.00-59.56	59.56	1988-R-632 88/07/22	Ordered abandoned January 22, 1989.
CN Bruce Lake	Carroll Jct-Bruce Lake 0.00-66.16	66.16	1988-R-745 88/08/26	Ordered abandoned September 25, 1988.
CP Goderich	Guelph-Goderich 34.9-112.1	77.2	1988-R-1115 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9.0-28.1	19.1	1988-R-1248 88/12/29	Ordered abandoned December 29, 1989.

CN Renfrew	Nepean-Renfrew 0.00-43.78	43.78	1988-R-1216 88/12/30	Ordered abandoned on the earlier of December 30, 1989 or date of commencement of alternative train services to BASF siding.
------------	------------------------------	-------	-------------------------	--

Manitoba

CN Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake 0.00-71.05	71.05	1988-R-715 88/08/16	Ordered abandoned September 15, 1988.
----------------	---------------------------------------	-------	------------------------	--

Saskatchewan

CN Cudworth	St. Louis (M.84.60-M.86.36) 84.60-86.36	1.76	1988-R-573 88/07/06	Ordered abandoned August 6, 1988.
CP Colony	Rockglen-Killdeer 0.0-24.6	24.6	1988-R-903 88/10/12	Ordered abandoned August 31, 1989.

Alberta

CN-CP Langdon/ Rosedale-Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee 85.50-94.30	8.80	1988-R-702 88/08/08	Ordered abandoned September 7, 1988.
CP Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0-Mile 6.0 0.0-6.0	6.0	1988-R-1117 88/12/01	Ordered abandoned December 1, 1989.

British Columbia

CP Boundary	Robson West-Midway (Incl.Carson & Carmi Spurs) 30.7-126.6	100.3	1988-R-547 88/06/30	Ordered continued.
CP Kaslo	Rosebery-Nakusp 3.8-31.2	27.4	1988-R-1114 88/12/01	Ordered abandoned December 31, 1988.

XII - BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND, DECEMBER 31, 1988

Subdivision	Between	Track Miles	Status
Newfoundland			
CN Stephenville	White's Road to Stephenville 0.00-7.00	7.00	Notice of Actual Losses issued November 25, 1988.
Nova Scotia			
CN Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool 42.25-109.07	66.82	Application received June 20, 1988. Agency has suspended case pending Appeal Court ruling.
CP Kentville	Kentville-Annapolis Royal 4.6-58.4	53.8	Notice of Actual Losses issued December 8, 1988.
CP Yarmouth	Annapolis Royal-Yarmouth 0.0-86.0	86.0	Notice of Actual Losses issued December 8, 1988.
Prince Edward Island			
CN Borden	Charlottetown-Borden 0.00-42.40	42.40	Application received October 13, 1988. CN requested hold October 20; re-activated December 1, 1988.
CN Kensington	Emerald Junction-Linkletter 0.00-19.45	19.45	Application received October 13, 1988. CN requested hold October 20; re-activated December 1, 1988.
CN Kensington	Linkletter-Tignish 19.45-84.61	65.16	Note of Reconsideration issued December 13, 1988.
CN Montague	Mount Stewart Junction-Montague 0.00-25.61	25.61	Notice of Reconsideration issued December 13, 1988.
CN Murray Harbour	Maple Hill-Uigg Incl. part of Mt. Herbert Spur 0.00-17.77	22.37	Notice of Reconsideration issued December 13, 1988.
CN Souris	Royalty Junction-Souris 0.00-55.02	55.02	Notice of Reconsideration issued December 13, 1988.
CN Souris (Elmira Spur)	Harmony Junction-Baltic 0.00-5.00	5.00	Notice of Reconsideration issued December 13, 1988.
New Brunswick			
CP Aroostook	Aroostook-International Boundary 0.0-4.8	4.8	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.

CN Caraquet	East Bathurst-Tracadie (Incl. Shippagan Spur) 4.34-72.04	74.97	Notice of Reconsideration published December 2, 1988.
CP Houlton	Debec-International Boundary 0.0-5.0	5.0	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.
CN St. Quentin	Tide Head-I.N.R. Junction 0.00-105.76	105.76	Notice of Reconsideration published December 2, 1988.
CP Shogomoc	Woodstock-Newburg 51.5-54.2	2.7	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.
CP Shogomoc	Upper Kent-Aroostook 88.5-104.6	16.1	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.
CP Tobique	Perth Junction-Plaster Rock 0.0-27.5	27.5	Notice of Actual Losses issued December 30, 1988.
CN Tormentine	Sackville-Tormentine 0.00-35.39	35.39	Application received October 13, 1988. CN requested hold October 20; re-activated December 1, 1988.
Quebec			
CN Chandler	Ste. Adelaïde-Gaspé 48.10-104.23	56.13	Ordered continued. To be reconsidered by March 24, 1990.
CN Chapais	Franquet-Chapais 72.06-169.40	97.34	Notice of Actual Loss issued June 8, 1988. Agency extended intervention period until November 15, 1988. Public Hearing to be held in February 1989.
CN Danville	Chaudière-Richmond (Incl. Industrial, Victo Container & Victoriaville Spurs) 0.00-87.22	88.62	Public Hearing held June 14, 1988. Report pending Agency approval.
CN Granby	Granby-Chambly 9.00-44.00	35.00	Ordered continued. To be reconsidered December 1, 1990.
CP Ste. Agathe	St. Jérôme-Ste. Agathe 13.6-44.4	30.8	Notice of Reconsideration issued December 2, 1988.
CP Ste. Agathe	Ste. Agathe-Mont Laurier 44.4-138.2	93.8	Notice of Reconsideration issued December 2, 1988.
CN St. Raymond	Hedley-Jackson's 2.62-36.50	33.88	Ordered continued. To be reconsidered by November 30, 1991.
CN St. Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36.50-55.57	19.07	Ordered continued. To be reconsidered by July 25, 1989.

CN Sorel	Sorel-St. Gregoire Incl. Des Ormeaux & Becancour Spurs 45.50-84.20	39.30	Public Hearing held June 16, 1988. Report pending Agency approval.
CP Temiscaming	Temiscaming-Gendreau 40.5-47.9	7.4	Application received July 8, 1988. Actual Loss Notice issued December 15, 1988.
CN Temiscouta	Cabano-Edmunston East 44.00-77.00	33.00	Notice of Reconsideration issued December 2, 1988.
Ontario			
CN Burford	Brantford-Burford 3.35-11.00	7.65	Ordered continued. To be reconsidered by November 25, 1990.
CP Carleton Place	Nepean-Carleton Place 9.0-28.1	19.1	Ordered abandoned December 29, 1989.
CN Forest	Lucan-Parkhill 15.50-30.50	15.00	Ordered continued. To be reconsidered by February 25, 1989.
CN Kincardine	Listowel (M.0.00-M.1.41) 0.00-1.41	1.41	Ordered continued. To be reconsidered by March 26, 1990.
CN Kincardine	Listowel-Wingham 1.41-30.34	28.93	Public Hearing held July 26, 1988. Report pending Agency approval.
CN Newton	Stratford-Palmerston 1.17-36.62	35.45	Ordered continued. To be reconsidered by March 26, 1990.
CN Owen Sound	Palmerston-Owen Sound 0.00-71.43	71.43	Ordered continued. To be reconsidered by March 26, 1990.
CN Renfrew	Nepean-Renfrew 0.00-43.78	43.78	Ordered abandoned on the earlier of December 30, 1989 or the date of commencement of alternative train services to BASF siding.
CP Simcoe/ Waterford	Waterford-Simcoe Junction 35.3-43.1	7.8	Application received August 31, 1988.
	Brantford-L.E. & N Junction Incl. Waterford Spur 63.7-78.9	16.3	
CP Simcoe/ Waterloo	Galt-Brantford 0.0-19.4	19.4	Application received December 16, 1988.
	Galt (0.0-0.8)	0.8	
CN Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.00-34.05	21.05	Ordered continued. To be reconsidered by October 10, 1989.
CN Southampton	Harriston Junction-Douglas Point 0.00-59.56	59.56	Ordered abandoned January 22, 1989.

CSXT Subdivision #1	Oldcastle-Leamington 8.0-37.0	29.0	Agency addressing 4 percent rule re short lines.
	Leamington-Blenheim 39.0-73.5	34.5	
	Blenheim-Black's Siding 75.3-95.5	20.2	
	Rodney-West Lorne 98.1-102.8	4.7	
CN Taschereau	La Sarre-Cochrane 99.00-181.42	82.42	Ordered continued. To be reconsidered by June 29, 1990.
CN Uxbridge (Campbellford Spur)	Peterborough-Lindsay Incl. Lakefield Spur & Ashburnham Branch 63.25-85.18	32.16	Application received June 13, 1988. Investigation re section 157(4) in progress.
CP Waterford	Hamilton-Brantford 41.0-61.0	20.0	Application received August 31, 1988.
Manitoba			
CN Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0.50-72.00	71.50	Abandonment Order WDR1987-333 rescinded by P.C. 1988-457. To be reviewed after December 31, 1988.
CN Neepawa	Neepawa-Rosburn Junction 33.6-37.79	4.19	Abandonment contingent upon construction of connection. Funding not provided to date.
CN Rosburn	Rosburn Junction-Bethany 0.00-11.90	11.90	Abandonment contingent upon construction of connection. Funding not provided to date.
Saskatchewan			
CN Acadia Valley	Eyre Junction-Acadia Valley 0.00-23.67	23.67	Ordered abandoned July 1, 1989.
CN Avonlea	Parry-Avonlea 29.81-51.45	21.64	Ordered continued. To be reconsidered by November 28, 1989.
CN Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer 39.37-85.00	45.63	Ordered continued. To be reconsidered by August 27, 1990.
CN Chelan	Reserve-Weekes 0.00-12.87	12.87	Notice of Reconsideration published December 15, 1988.
CP Colony	Rockglen-Killdeer 0.0-24.6	24.6	Ordered abandoned August 31, 1989.
CN Corning	Peebles-Corning 0.00-15.00	15.00	Ordered continued. To be reconsidered by September 22, 1989.

CN Erwood	Baden-Hudson Bay 50.85-100.00	49.15	Ordered continued. To be reconsidered by December 31, 1988.
CP Kisbey	Griffin-Weyburn 43.6-60.9	17.3	Ordered continued. To be reconsidered by December 29, 1990.
CP Neudorf	Rocanville-Esterhazy 53.5-82.0	28.5	Ordered continued. To be reconsidered by December 31, 1988.
CN Porter	Oban Junction-Cando 0.00-18.00	18.00	Ordered continued. To be reconsidered by December 3, 1989.
CN Preeceville	Preeceville-Kelvington 72.73-113.58	40.85	Ordered continued. To be reconsidered by July 13, 1990.
Alberta			
CP Altawan	Notukeu-Manyberries 65.7-122.1	56.4	Ordered continued. To be reconsidered by December 29, 1990.
CN Coronado	Elk Point-Lindbergh 140.20-151.78	11.58	Notice of Actual Losses issued November 25, 1988.
CP Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0-Mile 6.0	6.0	Ordered abandoned December 1, 1989.
British Columbia			
CP Boundary	Robson West-Midway Incl. Carson & Carmi Spurs 30.7-126.6	100.3	Ordered continued. To be reconsidered by June 30, 1990.
CN Cowichan	Victoria (M.0.00-M.1.90)	1.90	Ordered continued. To be reconsidered by December 31, 1990.
CN Cowichan (Saanich Spur)	Victoria (M.0.00-M.1.37)	1.37	Ordered continued. To be reconsidered by December 31, 1990.

XIII-GRAIN DEPENDENT BRANCH LINES FOR THE CROP YEAR 1988/89

Subdivision	Between	Miles
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY		
Alliance	Alliance Jct. (M. 0.0)	59.2
Amiens	Spiritwood (M. 49.1)	25.9
Arborefield	Crane (M. 0.0)	19.4
Athabasca	Morin Jct. (M. 20.2)	72.9
Avonlea	Avonlea (M. 51.5)	36.8
Barrhead	Carley Jct. (M. 0.0)	26.1
Battleford	Battleford (M. 0.0)	7.8
Bengough	Bengough Jct. (M. 0.0)	71.5
Big River	Big River Jct. (M. 0.0)	56.5
Blaine Lake	Prince Albert Jct. (M. 0.0)	116.5
Bodo	Unity (M. 0.0)	40.3
Bolney	Spruce Lake Jct. (M. 0.0)	15.7
Bonnyville	Abilene Jct. (M. 0.0)	61.1
Brooksby	Naisberry Jct. (M. 0.0)	51.1
Carlton	Dalmeny (M. 0.0)	28.2
Carman	Carman Jct. (M. 0.0)	50.9
Central Butte	Kalium (M. 25.0)	85.5
Chelan	Reserve (M. 0.0)	60.1
Conquest	Conrose Jct. (M. 0.0)	94.3
Corning	Peebles (M. 0.0)	15.0
Coronado	Kerensky (M. 35.0)	104.6
Cowan	North Jct. (M. 0.0)	98.5
Cromer	Maryfield (M. 75.8)	52.8
Cudworth	Meacham (M. 23.6)	62.8
Elrose	Conquest Jct. (M. 0.0)	104.8
Erwood	Swan River (M. 0.0)	23.0
Glenavon	Kipling (M. 0.0)	87.5
Grande Prairie	Rycroft (M. 0.0)	138.0
Hartney	Belmont (M. 0.0)	42.4
Herchmer	Gillam (M. 330.3)	179.6
Imperial*	Watrous (M. 0.0)	60.2
Lac La Biche	Banko Jct. (M. 0.0)	9.5
Lewvan	Minard Jct. (M. 0.0)	115.9
Mantario	Mantario Jct. (M. 0.0)	43.8
Matador*	Matador Jct. (M. 0.0)	29.7
Miami	Morris (M. 0.0)	102.2
Neepawa	Neepawa (M. 0.0)	5.3
Northgate	Elcott (M. 3.7)	35.7
Oakpoint	Steep Rock Jct. (M. 129.7)	22.8
Paddockwood	Whitestar (M. 1.7)	22.2
Peace River	Roma Jct. (M. 60.6)	52.8
Porter	Oban Jct. (M. 0.0)	18.0
Preeceville	Thunderhill Jct. (M. 0.0)	65.3
Preeceville	Lilian (M. 67.4)	46.8
Rhein	Campbell (M. 0.0)	45.2
Robinhood	Speers Jct. (M. 0.0)	69.6
Rosburn	Rosburn Jct. (M. 0.0)	104.3
Smoky	Winagami (M. 263.5)	93.7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (M. 0.0)	54.1
	Alliance (M. 59.2)	
	England (M. 75.0)	
	Arborefield (M. 19.4)	
	Athabasca (M. 93.1)	
	Moose Jaw Jct. (M. 88.3)	
	Barrhead (M. 26.1)	
	Battleford Jct. (M. 7.8)	
	Willowbunch (M. 71.5)	
	Big River (M. 56.5)	
	Denholm (M. 116.5)	
	Cactus Lake (M. 40.3)	
	Paradise Hill (M. 15.7)	
	Grand Centre (M. 61.1)	
	Carrot River (M. 51.1)	
	Laird (M. 28.2)	
	Graysville (M. 50.9)	
	Riverhurst (M. 110.5)	
	Crooked River (M. 60.1)	
	Beechy (M. 94.3)	
	Corning (M. 15.0)	
	Elk Point (M. 139.6)	
	Swan River (M. 98.5)	
	Kipling (M. 128.6)	
	St. Louis (M. 86.4)	
	Glidden (M. 104.8)	
	Birch River (M. 23.0)	
	McCallum (M. 87.5)	
	Dawson Creek (M. 138.0)	
	Elgin (M. 42.4)	
	Churchill (M. 509.9)	
	Dilke (M. 60.2)	
	Bon Accord (M. 9.5)	
	Whitmore (M. 115.9)	
	Glidden (M. 43.8)	
	Kyle (M. 29.7)	
	Belmont (M. 102.2)	
	Rosburn Jct. (M. 5.3)	
	Lampman (M. 39.4)	
	St. Martin (M. 152.5)	
	Paddockwood (M. 23.9)	
	Hines Creek (M. 113.4)	
	Cando (M. 18.0)	
	Sturgis Jct. (M. 65.3)	
	Kelvington (M. 114.2)	
	MacNutt (M. 45.2)	
	Glaslyn (M. 69.6)	
	Russell (M. 104.3)	
	Spirit River (M. 357.2)	
	Humbolt Jct. (M. 54.1)	

Ste Rose	Ochre River (M. 0.0)	Ste Rose du Lac (M. 11.7)	11.7
Tisdale	Hudson Bay (M. 0.0)	Prince Albert (M. 161.2)	161.2
Turtleford	North Battleford (M. 0.0)	St. Walburg (M. 77.7)	77.7
Weyburn	Talmage (M. 0.0)	Bengough Jct. (M. 39.7)	39.7
White Bear	Eston Jct. (M. 0.0)	Lacadena (M. 24.5)	24.5
Winnipegosis	Sifton Jct. (M. 0.0)	Fork River (M. 10.9)	10.9
Total			3,211.6

*Owned by CP, operated by CN.

CANADIAN PACIFIC LIMITED

Altawan	Shaunavon (M. 0.0)	Notukeu (M. 65.7)	65.73
Amulet	Ormiston (M. 30.9)	Crane Valley (M. 38.6)	7.7
Arborg	Rugby (M. 5.4)	Arborg (M. 75.1)	69.7
Arcola	Schwitzer (M. 0.0)	Arcola (M. 96.7)	96.7
Assiniboia	Amulet (M. 46.0)	Assiniboia (M. 111.1)	65.1
Bassano	Empress (M. 0.0)	Bassano (M. 118.4)	118.4
Bromhead	Estevan (M. 0.0)	Minton (M. 79.1)	86.1
		(including Tribune Spur M. 7.0)	
Bulyea	Neudorf (M. 0.0)	Bulyea (M. 86.4)	86.4
Burstall	Schuler Spur		6.8
Cardston	Stirling (M. 0.0)	Cardston (M. 46.8)	46.8
Coronation	Kerrobert (M. 1.5)	Coronation (M. 116.5)	115.0
Doddsland*	Doddsland Jct. (M. 0.0)	End of Track (M. 28.4)	28.4
Dunelm	Player (M. 0.0)	Simmie (M. 25.2)	25.2
Empress	Leader (M. 88.2)	Empress (M. 111.8)	23.6
Expanse	Curle (M. 0.0)	Assiniboia (M. 64.6)	64.6
Fife Lake	Assiniboia (M. 0.0)	Coronach (M. 60.5)	60.5
Glenboro	Murray Park (M. 6.0)	Souris (M. 146.0)	155.0
		(including Carman Spur M. 15.0)	
Gravelbourg*	Mossbank Jct. (M. 0.0)	Tyson (M. 57.3)	57.3
Gretna/ La Rivière	Fortress (M. 11.5) - Rosenfeld - Gretna (M. 14.1)		56.8
Hatton	Hatton (M. 0.0)	Golden Prairie (M. 17.8)	17.8
Irricana	Bassano (M. 0.0)	Standard (M. 36.5)	36.5
Kerrobert	Outlook (M. 0.0)	Kerrobert (M. 102.5)	102.5
Kisbey	Arcola (M. 0.0)	Griffin (M. 43.6)	43.6
Lac du Bonnet	Beausejour (M. 33.2)	Molson (M. 43.6)	10.4
Lacombe	Coronation (M. 0.0)	Nevis (M. 70.8)	70.8
Langdon	Cosway (M. 42.1)	Carbon (M. 58.3)	16.2
La Rivière	Rosenfeld (M. 54.2)	La Rivière (M. 111.0)	56.8
Lloydminster	Wilkie (M. 0.0)	Lloydminster (M. 104.3)	104.3
Lomond	Eltham (M. 0.0)	Hays (M. 112.3)	112.3
Lyleton	Deloraine (M. 0.0)	Waskada (M. 17.6)	17.6
Macklin	Kerrobert (M. 0.0)	Macklin (M. 46.4)	46.4
Macleod	Aldersyde (M. 31.5)	Ft. Macleod (M. 105.3)	73.8
Melfort	Lanigan (M. 0.0)	Lac Vert (M. 56.2)	56.2
Napinka	La Rivière (M. 0.0)	Napinka (M. 108.5)	108.5
Neudorf	Sylspur (M. 50.7)	Neudorf (M. 126.2)	75.5
Notukeu	Notukeu (M. 0.0)	Val Marie (M. 96.9)	96.9
Outlook	Moose Jaw (M. 2.3)	Outlook (M. 120.3)	118.0
Pennant	Wickett (M. 0.0)	Hazlet (M. 19.4)	19.4

Reford	Kerrobert (M. 0.0)	Wilkie (M. 42.8)	42.8
Russell	Binscarth (M. 0.0)	Inglis (M. 23.9)	23.9
Shamrock	Archive (M. 0.0)	Hak (M. 103.4)	103.4
Shaunavon	Assiniboia (M. 0.0)	Shaunavon (M. 118.2)	118.2
Stirling	Manyberries (M. 0.0)	Stirling (M. 84.5)	84.5
Tisdale	Goudie (M. 0.0)	Nipawin (M. 131.7)	131.7
Turin	Lethbridge (M. 0.0)	Turin (M. 27.0)	27.0
Tyvan	Stoughton (M. 0.0)	Crecy (M. 87.2)	87.2
Vanguard	Swift Current (M. 2.0)	Meyronne (M. 76.3)	74.3
White Fox	Nipawin (M. 0.0)	Sharpe (M. 73.4)	73.4
Willingdon	Lloydminster (M. 0.0)	Bruderheim (M. 144.1)	144.1
Winnipeg Beach	Gimli (M. 58.0)	Riverton (M. 82.6)	24.6
Wood Mountain	Ogle (M. 0.0)	Mankota (M. 64.9)	64.9
Total			3, 419.3

*Owned by CN, operated by CP.

APPENDIX E

SECRETARIAT AND LEGAL SERVICES

- I Review Cases — Decisions Issued in 1988 . . . 93
- II Cases Before Supreme Court and
Federal Court of Canada 96

APPENDIX E

I - REVIEW CASES - DECISIONS ISSUED IN 1988

AIR

Applicant	Matter	Decision
1. Quebecair	ATC Decision of September 24, 1987 which cancelled an earlier show-cause order against Trans-Côte as to why one of its licences should not be cancelled for alleged illegal operations.	Application denied as no error in fact or in law had been made by the ATC.
2. Trans-Côte Inc.	ATC Decision of November 6, 1987 rescheduling public hearing into alleged illegal operations (complaint filed by Quebecair).	Overtaken by events - see case No. 1 above. Trans-Côte cleared of allegations and hearing was not held.
3. Nationair	ATC Decision of December 16, 1987 granting Minerve Canada temporary authority to operate Class 9-4 International charter service from a base at Montreal.	Application denied as it failed to meet criteria for review set out in subsection 85(1) of CTC General Rules.
4. Minerve Canada	ATC Decisions of December 18 & 23, 1987 denying Minerve Canada participation in Canada/France charter market, summer 1988.	Application granted on error in law; a re-allocation of seats resulted therefrom with Minerve Canada obtaining a share of the market.
5. Air Transat 6. Wardair 7. Air Canada	ATC Decision of December 31, 1987 re: seat allocation for Canada/France market, summer 1988.	Applications denied as they failed to meet criteria for review.
8. Nationair	ATC Decision of December 31, 1987 re: seat allocation for Canada/France market, summer 1988.	Application granted on error in fact; a re-allocation of seats resulted therefrom with Air Transat's share being adjusted downwards.
9. Minerve Canada	Sought authority to apply for review of ATC Decision of December 31, 1987 re: seat allocation for Canada/France market, summer 1988.	Application withdrawn as a result of decision taken in case No. 4.

10.	Kenn Borek Air	CTC Order No. 1987-A-658 of March 17, 1988 suspending operation of Group C aircraft for 10 days effective May 30, 1988 under 4 of Borek's licences.	Application denied as it failed to show where original decision was in error.
11.	Rog-Air Ltd. (Frontier Air)	NTA Decision No. 222-A-1988 of August 5, 1988 denying operation of Class 2 services at various points in northern Ontario and Quebec.	To be carried forward into 1989.
12.	Air Transat	NTA Decision of September 29, 1988 which allocated Canada-France market charter rotations for winter season 1988/89 between Nationair, Air Transat and Minerve Canada.	Application denied as it provided no evidence of a change in the facts or circumstances.
13.	Minerve Canada	NTA Decision of September 29, 1988 which allocated Canada-France market charter rotations for winter season 1988/89 between Nationair, Air Transat and Minerve Canada.	Application denied as it failed to provide any evidence of a change in the facts or circumstances.
14.	Air 2000 Airlines	NTA Decision of November 3, 1988 which found that Air 2000 was not Canadian as defined in section 67 of NTA, 1987.	Resolved as a result of Air 2000 having been granted its licence.

RAIL

15.	Canadian National - Taschereau Subdivision	RTC Order No. R-40819 of June 29, 1987 which did not grant CN's application to abandon the portion from La Sarre, Quebec to Cochrane, Ontario.	Application denied as it failed to produce new facts or circumstances.
16.	CSP Foods	RTC Decision of September 16, 1987 which upheld CN/CP restriction on movement of canola products to U.S.A.	Application withdrawn on June 21, 1988 as applicant not in position to provide information requested by Agency.
17.	M-TRAC	RTC Decision and Order No. R-41300 dated December 14, 1987 pertaining to cabooseless trains.	Application denied as it failed to meet established criteria for review.
18.	Canadian National - Burford Subdivision	Section 3 of RTC Order No. R-41264 of November 25, 1987 which ordered CN to continue limited services.	To be carried forward into 1989.
19.	Palliser Grain Co. Ltd.	Order No. WDR1987-321 of November 30, 1987 authorizing abandonment of a portion of CP's Colony Subdivision.	Application denied as it had not established new facts nor proved an error in facts.
20.	Canadian National - Mont-Royal Subdivision	RTC Order No. R-41370 of December 17, 1987 ordering CN to pay reconstruction and maintenance costs for bridge.	Application denied as there was no change in facts or circumstances since issuance of the order.

21.	Ontario Hydro	RTC Order No. R-41377 of December 21, 1987 authorizing CN to abandon operation of its TH & B Dundas Branch.	Application denied as criteria for review had not been met.
22.	Voyageur Inc.	RTC Decision of December 30, 1987 which dismissed Voyageur's applications under the <i>Railway Act</i> re: VIA's fares covering routes between Montreal and the Gaspé.	Application denied as original decision not found wanting.
23.	Canadian National	RTC Order No. R-41429 and Decision of December 31, 1987 dismissing CN's application for reallocation of ferry costs on its Vancouver Island ferry service.	Application denied as it presented no reasons for changing current method of allocating costs.
24.	Town of Fergus, Ontario	RTC Order No. R-41379 of December 21, 1987 authorizing CP to abandon operation of its Elora Subdivision.	Application denied as it failed to demonstrate any grounds for review.
25.	Gary M. Gurbin, M.P.	NTA Order No. 1988-R-632 of July 22, 1988 authorizing CN to abandon operation of a portion of Southampton Subdivision.	To be carried forward into 1989.
26.	Canadian National - Chester Subdivision	NTA Decision No. 193-R-1988 of August 1, 1988 as clarified by letter of August 19, 1988 re: production of documents in respect of CN's application to abandon a portion of its Chester Subdivision.	Application denied as there was no change in the facts or circumstances.
27.	Ontario Midwestern Rail Services, Project ReRail	NTA Order No. 1988-R-1115 of December 1, 1988 authorizing CP to abandon operation of Goderich Subdivision from Guelph to Goderich	In pleadings; to be carried forward into 1989.
28.	Grain Transportation Agency	CTC Order No. WDR1987-318 of November 23, 1987 authorizing CN to abandon operation of the Acadia Valley Subdivision between Eyre Junction, Saskatchewan and Acadia Valley, Alberta effective December 31, 1988.	Application granted on basis of new facts and abandonment date extended to July 1, 1989.

OTHER

29.	Express C.T.M.A. Ltée	NTA letter of June 23, 1988 which ruled that outward movements (Fishyback service) from Magdalen Islands to ports in Quebec were deemed to leave "select territory" at the point where they enter the St. Lawrence River.	Application denied as no evidence was submitted which showed Agency ruling to be in error.
30.	Trans-Continental Freight Bureau	NTA letter of September 15, 1988 which denied the Bureau's application for Special Permission No. 89 seeking authority to depart from the terms of subsection 117(1), <i>National Transportation Act</i> , 1987.	In pleadings; to be carried forward into 1989.

II - CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

CASES DISCONTINUED IN 1987

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

Canadian National Railway Company, whose application for leave to appeal was supported by Canadian Pacific Limited, argued that:

1. the Railway Transport Committee (RTC) erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA);
2. the RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA and in failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice; and
3. the RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA when many of the issues raised therein were, in fact *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court.

On November 3, 1987 the appellant, CN, discontinued this appeal.

Atlantic Container Express Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-384

Atlantic Container Express Inc. (ACE), by notice of motion dated September 25, 1987, sought leave to appeal Canadian Transport Commission Review Committee's Decision No. 1987-02 dated August 28, 1987 which rescinded RTC Order No. R-39045 dated February 14, 1986 and which directed Canadian National Railway Company (CN) to begin an immediate review of all its rates to, from and within Newfoundland to satisfy itself that each and every rate

meets the criteria outlined in the Decision No. 1987-02 and where rates are found to be out of line with similar mainland Maritime rates adjusted for distance, to file new rates in compliance with Decision No. 1987-02 within 90 days from the date of that decision.

On December 14, 1987 the appellant, Atlantic Container Express Inc., discontinued this appeal.

CASES DISCONTINUED IN 1988

Algoma Central Railway v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-371
A-1071-87

On October 23, 1987, the appellant, Algoma Central Railway, was granted leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) decision dated August 7, 1987 which ordered the disclosure to certain persons of confidential financial statements provided by the applicant to the Canadian Transport Commission (CTC).

Algoma Central Railway based its application on the following grounds:

- the CTC erred in deciding that there is no legal impediment to the release to the persons of the confidential financial information supplied to it by the applicant;
- the CTC erred by treating the applications made by the applicant as creating a *lis* or *quasi-lis* between adversarial parties; and
- the CTC erred in failing to maintain the confidentiality of the information supplied to it by the applicant.

On January 18, 1988 the appellant, Algoma Central Railway, discontinued this appeal.

United Transportation Union v. CN & CP & CTC

Federal Court of Appeal
File: A-1313-87

United Transportation Union, by Originating Notice under section 28 of the *Federal Court Act*, filed with the Federal Court on December 17, 1987 an application to review and set aside a decision and order of the RTC dated December 14, 1987 titled "A Decision Pertaining to Cabooseless Train Operations on Canadian National and Canadian Pacific Railways".

The United Transportation Union based its application on the following grounds:

- that the Tribunal failed to observe the principles of natural justice or otherwise acted beyond its jurisdiction;
- that the Tribunal erred in law in making its decision or order;
- that the Tribunal based its decision or order on erroneous findings of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it.

On May 12, 1988 the appellant, United Transportation Union, discontinued this appeal.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-306
A-498-87

Canadian Pacific Limited (CP) and Canadian National Railway Company (CN) jointly own and operate a section of railway known as CP's Langdon Subdivision from Rosedale to East Coulee in the Province of Alberta. In October 1986, an Inspecting Engineer of the Canadian Transport Commission (CTC) was directed to conduct an inspection of this joint line and report. Section 224 of the *Railway Act* provides that an Inspecting Engineer, if in his opinion it is dangerous for trains to pass over any railway or portion thereof, may by notice in writing forthwith forbid the running of any train over such railway or portions of railway. Such notice was given on October 17, 1986.

On October 27, 1986, the RTC requested a submission from CN and CP on the issue of whether or not the right to claim subsidy under section 252 of the *Railway Act* continues to exist during any period in which the running of trains on a track is prohibited by

the Order of an Inspecting Engineer in the form of a notice given pursuant to section 224 of the *Railway Act*.

CP submitted that its eligibility to claim subsidy pursuant to section 256 of the *Railway Act* continued. CP maintained that subsection 256(2) of the *Railway Act*, which states that, "When an uneconomic line of railway, or any segment thereof, is being operated within a claim period, the company operating it may file a claim..." clearly provides that a claim may be made when an uneconomic line of railway is being operated. According to CP, although the Order of the Inspecting Engineer specifically prohibits the railway from "the running of trains", the operation of a line of railway encompasses more than simply running of the trains. CP also states as follows:

"Further support for this position is found in the determination by the Commission of actual loss pursuant to Section 256. The actual loss determined by the Commission relates to cost of many areas of operations of which the running of trains on the track is only one part. Some of these other items of costs include maintenance and depreciation, offline fuel and wages, general administration, taxes and insurance."

When this matter came before the RTC for decision, it ruled that the right to file a claim, which is conferred by subsection 256(2) of the *Railway Act*, is limited to the period in which the line "is being operated within a claim period". In its decision, the RTC expressed the view that "the subsidy program is available where the company has a legal right as well as the legal obligation to operate the branch line". The RTC therefore concluded:

"However, where, as in this case, the railways have an obligation flowing from a *Special Act* to utilize an uneconomical asset, but has been deprived of the legal right to use that asset, by the action of a superior body such as an Inspecting Engineer, a right to claim for subsidy does not exist."

In its decision, the RTC also confirmed the Order of the Inspecting Engineer which prohibited the running of the trains on the Langdon Subdivision between Rosedale and East Coulee.

It is from this Order No. WDR 1987-005 and Decision WDR 1987-01 both dated January 16, 1987, CP sought leave to appeal on the grounds that the RTC erred in law and jurisdiction in finding that the joint section ceased to operate within the current claim period on and from October 24, 1986.

Concurrently, CP applied to the CTC's Review Committee for a review of Order No. WDR 1987-005 and Decision WDR 1987-01. In May, 1987, CP Limited was granted leave to appeal.

On August 12, 1987, the CTC's Review Committee declared Decision WDR 1987-01 reviewable for error in law, therefore the practical effect of this appeal was nil. However, CP was appealing the Review Committee decision and rather than discontinuing this appeal, CP preferred to leave the appeal in court and join it with the appeal from the Review Committee decision.

On September 16, 1988 the appellant, CP Limited, discontinued this appeal.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-378
A-492-88

On September 14, 1987, CP Limited filed a notice of application for leave to appeal CTC Review Committee Decision 1987-01 dated August 12, 1987 concerning CP's Langdon Subdivision subsidy claim.

CP's application was based on the following issues of law and jurisdiction:

- the respondent erred in finding that the Railway Transport Committee should have rejected the applicant's application for abandonment of the Langdon Subdivision.
- the respondent erred in failing to find that the applicant could file a claim for subsidy and could file an application for abandonment pursuant to the *Railway Act*.

On September 16, 1988 the appellant discontinued this appeal.

CSP Foods Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-359

CSP Foods Ltd., by notice of motion dated October 14, 1987, sought leave to appeal an RTC decision dated September 16, 1987 which denied an application by CSP Foods Ltd. for an order removing from Tariff CFAE 4536-I, a restriction, whereby minimum compensatory rates contained in the said tariff, would not apply to movements of rapeseed oil and meal from Thunder Bay and Armstrong to eastern Canadian

destinations, where, the ultimate destination was in the United States.

The appellant, CSP Foods Ltd., discontinued this appeal on September 22, 1988.

W.H. Kaufman Inc. c.o.b. as Kaufman of Collingwood v. NTA

Federal Court - Trial Division
File: T-1363-88

W.H. Kaufman Inc. made an application to the Federal Court to quash the decision of the NTA dated May 11, 1988. The Agency determined pursuant to subsection 157(4) of the *National Transportation Act, 1987* that the subject track (formerly mile 31.40 to mile 34.60 of the Meaford Subdivision) was yard trackage and therefore not subject to the abandonment provisions of the *National Transportation Act, 1987*.

The application was withdrawn by letter dated October 13, 1988.

Kenn Borek Air Ltd. v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-317

On April 18, 1988, the applicant filed with the Federal Court of Appeal an application for leave to appeal Canadian Transport Commission (CTC) Order No. 1987-A-658 dated March 17, 1988 which suspended operation of Group C aircraft for ten days under four of Kenn Borek Air Ltd.'s licences.

On November 9, 1988, the applicant, Kenn Borek Air Ltd., discontinued this appeal.

Worldways Canada Ltd., Nolisair International Inc. and Canadian Airlines International Limited and the National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-351

On September 12, 1988, Worldways, Nolinair and Canadian Airlines filed with the Federal Court of Appeal a motion for leave to appeal Decision No. 230-A-1988 of the National Transportation Agency which determined that it was in the public interest to issue a licence to operate a Class 9-4 Charter non-scheduled international service to Air 2000 Airlines Limited.

The applicants alleged that the Agency had committed an error in law by wrongly interpreting section 94 of the *National Transportation Act, 1987*. Further, they alleged that the Agency had committed a breach of the rules of natural justice and the principles of procedural fairness.

On December 28, 1988, the applicants discontinued this appeal.

Air Canada v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-349

On September 7, 1988, Air Canada applied under subsection 65(1) of the *National Transportation Act, 1987* for leave to appeal and set aside the order of the National Transportation Agency of Canada (NTA) issued the 26th of August, 1988, wherein the NTA ordered the applicant on an interim *ex parte* basis until it is able to hear and determine this matter that Air Canada immediately substitute for the disallowed filing, reductions in all Canadian dollar fare amounts in the transborder market to reflect a new uniform differential of 127 percent.

The applicant, on December 1, 1988, requested withdrawal of its appeal without costs.

Canadian National Railway Company v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-332

Canadian National Railway Company (CN) sought leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 1988-R-245 dated June 1, 1988 which directed CN to pay 10 percent of the cost of construction of a bridge over Pierre Bertrand Boulevard on the Bridge Subdivision in the Town of Vanier.

On December 23, 1988, CN advised the Federal Court that they withdrew their appeal.

CASES DECIDED IN 1988

CP Limited v. CTC

Supreme Court of Canada

By application dated October 26, 1987, Canadian Pacific Limited sought leave to appeal a judgment of the Federal Court of Appeal dated July 16, 1987 which dismissed CP's appeal of a Review Committee decision dated March 7, 1986 which had the effect of applying lower tolls on movements of meat carcasses moved by rail from Lethbridge, Alberta to eastern Canada.

CP's application for leave to appeal was dismissed by the Supreme Court of Canada on January 25, 1988.

Transport Morneau Inc. v. Motor Vehicle Transport Committee and the CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-317
A-292-86

Leave to appeal was granted the appellant on May 5, 1986, from a Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) decision dated February 27, 1986, which refused a claim for subsidies filed pursuant to the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations, for the transportation of goods.

The question of law involved was: Did the MVTC err in law in requiring, as a condition for the granting of subsidies to the appellant, that further evidence be adduced respecting the ultimate destination of the appellant's goods?

The Federal Court of Appeal granted the appeal on February 2, 1988.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-366
A-70-86

Canadian Pacific Limited (CP Limited) was granted leave to appeal Order No. R-38529 dated October 2, 1985 issued by the Railway Transport Committee (RTC) which related to the capitalization of the cost of rebuilding locomotives. CP Limited claimed the order was *ultra vires* the RTC since it was in the same terms as Order No. R-34836 which was set aside by the Federal Court of Appeal on June 27, 1985 for being in the nature of a regulation, therefore, beyond the

powers of the RTC, the authority to enact regulations being reserved to the CTC itself.

CP Limited added that even if Order No. R-38529 were not invalid, section 328 of the *Railway Act*, the pretended source of authority for both RTC Order No. R-38529 and Commission Order No. 1985-CTC-7, did not expressly authorize the retroactive exercise of the power therein conferred.

The applicant also argued that Commission Order No. 1985-CTC-7 dated September 17, 1985, which purports to adopt and implement a Uniform Classification of Accounts, was invalid for being too ambiguous or vague or ineffectual because of non-compliance with the *Statutory Instruments Act*.

By judgment dated April 21, 1988 the Federal Court of Appeal allowed this appeal.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-336
A-237-87

CP Limited was appealing a Railway Transport Committee decision dated June 23, 1986, whereby the Commission declared a certain crossing of the applicant's railway line to be a farm crossing under section 213 of the *Railway Act*. The applicant alleged that the CTC erred in law in that:

- the conditions precedent to the exercise of the Commission's assumption of jurisdiction under section 213 of the *Railway Act* were completely absent; and, in the alternative,
- the Commission lost any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

By judgment rendered May 11, 1988, the Court dismissed this appeal.

CN v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd. CP Limited v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on October 23, 1981, the Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alberta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated December 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual and could only be altered by statute. The Court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on February 7, 1983, such leave was granted. In 1984, the CTC was granted leave to intervene in these appeals.

On June 14, 1988, the Supreme Court of Canada allowed the appeal.

Voyageur Colonial Limited v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-334

On July 22, 1988, the applicant filed with the Federal Court of Appeal its application for leave to appeal a National Transportation Agency ruling denying production of certain documents to Voyageur Colonial Ltd. and refusing to compel VIA's witness to answer certain questions particularly related to VIA's costs in the matter of applications by Voyageur pursuant to sections 281 and 283 of the *Railway Act*.

The Federal Court of Appeal dismissed this application on September 8, 1988.

Nolisair International Inc. v. National Transportation Agency, Air Canada, Air Transat A.T. Inc., Minerve Canada, Compagnie de transport aérien Inc., Wardair Canada Inc., Worldways Canada Inc. and the Deputy Attorney General of Canada

Federal Court of Appeal
File: 88-A-333

On June 30, 1988 Nolisair International Inc., doing business as Nationair, filed a motion for leave to appeal a decision made by the National Transportation Agency on June 3, 1988.

That decision was made in respect of the allocation of seats among Canadian carriers for the summer of 1988 charter market between Canada and France.

Nationair alleged that charter permits already granted had been illegally cancelled at the time the allocation of seats was made.

The case was heard orally by the Federal Court of Appeal in Montreal on November 8, 1988 and Nationair's motion was denied as the matter was moot.

Bowater Mersey Paper Company v. NTA and CN

Federal Court of Appeal
File: 88-A-345

CN applied to abandon the operation of part of the Chester Subdivision on June 18, 1988. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) opposed the abandonment and asked for disclosure of CN confidential cost so Bowater could make submissions before the Agency made its actual loss determination.

The Agency held an oral hearing on this question and ruled on August 1, 1988 that Bowater was entitled to only some of the data it requested.

Bowater applied for leave to appeal in the Federal Court of Appeal asserting that Bowater was entitled to full disclosure and that the Agency had not properly exercised its discretion in limiting the release of data.

The application for leave to appeal was dismissed after oral argument on November 25, 1988.

Canadian National Railway Company and Canadian Transport Commission and Town of Mount Royal

Federal Court of Appeal
File: 88-A-300

On January 14, 1988, Canadian National Railway Company (CN) filed a motion before the Federal Court of Appeal for leave to appeal Order No. R-41370 made on December 17, 1987 by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission. By this order, CN is to pay cost of reconstruction of an overhead bridge carrying Portland Avenue - Cornwall Street in the Town of Mount Royal. Also, pursuant to this order, CN must maintain at its own expense the said reconstructed bridge.

CN alleged that the CTC had exceeded its jurisdiction by disregarding documents that proved to be critical in the final decision.

The case was heard in Montreal on December 9, 1988 and leave to appeal was granted.

Sogevex Inc. v. NTA and Canadian National Railway Company

Federal Court - Trial Division
File: T-1648-88

This is a declaratory action wherein the applicant seeks to determine that the movement of freight from Baie Comeau to Delson by rail is a preferred movement in accordance with the *Maritime Freight Rates Act* and that it is an outward movement in accordance with the *Atlantic Region Selective Assistance Regulations*.

This appeal was heard on November 24, 1988 and by judgment dated January 9, 1989, this appeal was dismissed.

CASES PENDING IN 1988

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-55
A-1259-82

This case concerns the Railway Transport Committee (RTC) decision of May 7, 1982. The committee denied Canadian Pacific Limited (CP Limited) permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the federal government under the Prairie Branch Line

Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Limited contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the *Railway Costing Regulations*. The railway's position is that the purpose of section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP Limited to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch lines which it is required to operate, and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the federal government provided the assets is irrelevant.

CP Limited obtained leave to appeal in November 1982. The case is still pending.

CP Limited v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-358
A-263-85

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated November 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montreal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montreal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that The Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978,

C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montreal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

Municipal Corporation of the Town of Vanier v. CN, CTC and VIA Rail Canada Inc.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-353
A-778-85

Pursuant to Order Nos. R-38325, R-38335 and R-38336 of the Railway Transport Committee (RTC), which in substance allowed Canadian National Railway Company (CN) to proceed with construction of a second main track in the Town of Vanier, the town first asked the Review Committee of the CTC to stay execution of these orders long enough to allow the Federal Court of Appeal to rule on its applications for a stay and for leave to appeal.

The Review Committee dismissed the application for a stay and the Federal Court of Appeal did likewise, but the application for leave to appeal was granted and in October 1985, the Town of Vanier gave notice that it was filing an appeal, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from Order Nos. R-38325 of July 11, and R-38335 and R-38336 of July 12, 1985 of the RTC, as follows: "Are these Orders valid in light of the provisions of section 53 of the General Rules of the Canadian Transport Commission"?

The case is still pending.

CN v. CTC, CP Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-364
A-551-86

In this case Canadian National Railway Company (CN), by leave to appeal granted September 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated September 17, 1985 and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montreal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act* (NTA) was to improve the financial viability of railway companies and, therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to eastern Canada, and section 23 of the NTA, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-369
A-237-86

CP Limited was, on April 4, 1986, granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated October 16, 1985. The appellant contends that the CTC erred:

1. in failing to fully and properly consider the applicant's application for review dated June 28, 1985 as provided by section 63 of the *National Transportation Act* (NTA), and in holding that the matters raised by the said application did not fall within the grounds for review under section 63 of the NTA;
2. in finding that the Railway Transport Committee had not erred in ordering the applicant to chill drinking water to 42 °F or less; and
3. in failing to review and set aside the order concerning drinking water, and in basing "its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it".

On January 6, 1989 counsel for the appellant advised the National Transportation Agency (NTA) that the action would be discontinued. The NTA is awaiting written confirmation of this discontinuance.

F.J. Turner and Turn-Air Ltd. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-859-86

The plaintiff filed his statement of claim on April 3, 1986, claiming damages alleged to have resulted from Air Transport Committee (ATC) Order No. 1984-A-130, dated April 4, 1984, in which the ATC cancelled the plaintiff's air licence. Because his licence was reinstated July 26, 1985, the plaintiff alleges damages suffered during the period when he was not operating.

Counsel for the plaintiff has advised of its intention to withdraw this claim.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-323
A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP Limited is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montreal, Quebec. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- *Freight Traffic Interswitching Regulations*; and
- a decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985.

The case has yet to be heard.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-332

On October 28, 1987, the applicant was granted leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for movements of rapeseed oil and meal. The applicant submits that the CTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates.

The case has not yet been heard.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-352
A-753-87

On August 28, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated March 4, 1987 which denied the inclusion by CN of the costs associated with the removal of the high level bridge over the Trent River in subsidy claims for the Campbellford Subdivision.

The case is still pending.

Canadian Transit Company v. 429106 Ontario Limited

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-334
A-882-87

By application dated June 19, 1985, the appellant, Algoma Central Railway applied to the CTC's Railway Transport Committee (RTC) to acquire land owned by the respondent, 429106 Ontario Limited, for the purpose of expanding the Bridge Plaza.

The application was heard by the RTC on May 13, 1986 and by decision dated November 5, 1986 the Railway Transport Committee denied the appellant's application.

On December 2, 1986, Algoma Central Railway applied to the CTC's Review Committee for a review of the RTC decision dated November 5, 1986. By Review Committee decision dated April 1, 1987, the CTC's Review Committee denied the appellant's application for review.

On September 28, 1987, Algoma Central Railway filed in the Court a Notice of Appeal against CTC Review Committee decision dated April 1, 1987.

The appeal is scheduled to be heard February 1, 1989.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-342
A-834-87

On September 10, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the CTC Review Committee dated May 5, 1987 which dismissed an application by CN for a review of part of RTC Order No. R-39889 dated October 10, 1986.

The effect of this decision was to prevent CN from abandoning its freight operations on a branch line that also has a passenger service on it.

CN submits that the Review Committee erred in law in construing the provisions for abandoning operations on a branch line contrary to law, and in breach of established rules for statutory construction.

The appeal has yet to be heard.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-356
A-1025-87

On September 14, 1987, CN was granted leave to appeal a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated June 3, 1987 which concluded that the Denison Spur is a railway within the definition of "railway" as contained in section 2 of the *Railway Act*.

CN submits that the CTC erred on a question of law or jurisdiction in coming to the above conclusion and therefore the CTC has jurisdiction over the Denison Spur.

This case is still pending.

Canadian National Railway Co. and Canadian Pacific Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 87-A-373 (CN) A-833-88(CP)
87-A-375 (CP) A-874-88(CN)

By notices of motion dated September 8, 1987 (CN) and September 9, 1987 (CP), the applicants seek leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Decision No. WDR 1987-09 and Order No. WDR 1987-190 dated August 10, 1987 which conditionally approved an application for Railway Relocation.

Settlement negotiations are ongoing between the railways and the National Transportation Agency. Resolution of this matter is expected early in 1989.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 87-A-409

On December 29, 1986, CN applied to the Railway Transport Committee (RTC) of the CTC to abandon the operation of its Burford branch line from Brantford to Tillsonburg North including the Norwich Spur in the Province of Ontario.

The RTC held a hearing on the application and by Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-41264 dated November 25, 1987, ruled that the operation of the Burford branch line is uneconomic and likely to so continue and ordered CN, among other things, to provide rail service on that portion of the branch line from Brantford to a point near Burford once a week, when traffic is offered, and more frequently if warranted by traffic volumes. CN appealed to the Federal Court of Appeal on the grounds that the RTC had erred in law and jurisdiction and on an RTC failure to observe the rules of natural justice.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The court motion is being held in abeyance pending the Review Committee decision.

Canadian Pacific Limited v. CTC Canadian National Railway v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

CN and CP filed their notices of appeal in the Federal Court on September 28, 1987 and September 29, 1987, respectively. The appeal is from a judgment of the Trial Division dismissing the railways' motion for prohibition re: Regina Rail Relocation - Phase II.

Both CN and CP have advised the Court that they do not wish to proceed with the appeals at the present time. This is because the merits of the arguments they wish to raise are already before the Court in an application for leave to appeal from Decision WDR 1987-09 dated August 10, 1987 (the Phase I decision). This case is therefore being held in abeyance.

Canadian National Railway Co. v. CTC

Federal Court - Trial Division
Files: T-548-87
T-549-87

Application for the issuance of a show cause order against Canadian National Railway Company (CN), compelling the President of CN to appear before the court to hear proof of the acts of non-compliance with Orders Nos. T-548-87 and T-549-87 dated March 12, 1987.

Following discussion between the parties, contempt proceedings were discontinued, and both Orders of the court are to be rescinded.

Motion to properly close the matter will be made shortly by the Agency.

York-Hanover Leisure Properties Ltd., Star Line Cruises Ltd., Boat Tours International Limited and Star Line Corporation v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-2478-87

York-Hanover Leisure Properties Ltd. and the other companies mentioned hereinabove filed their Statement of Claim before the Federal Court of Canada on November 27, 1988. This claim is in respect of damages allegedly suffered by these companies as a result of alleged negligent misstatement and/or the wrongful rescission of a decision made by the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission and the Chief, Carrier Control, Commercial Traffic Control.

The claim arises out of an application for an order exempting a vessel, which the claimants desired to bring into Canada from the Coasting Trade Restrictions contained in Part XV of the *Canada Shipping Act*.

A statement of defence was filed by the Deputy Attorney General of Canada on March 29, 1988. Reply thereto by the applicants is still outstanding.

C.P. Limited v. NTA

Federal Court of Appeal
Files: 88-A-304
A-604-88

On April 14, 1988 the court granted CP Limited (CP) leave to appeal Railway Transport Committee decision No. R-41410 dated December 30, 1987 concerning an application by CP to abandon the operation of its Port Burwell Subdivision in Ontario. The case has yet to be heard.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Cargill Limited

Federal Court of Appeal
File: A-867-88

On July 28, 1988 the Court granted Canadian Pacific Limited (CP) leave to appeal Decision No. 135-R-1988 of the National Transportation Agency dated June 1, 1988 which found that the refusal by CP to route traffic in the manner requested by Cargill Ltd. was a breach of CP's common carrier obligations.

The case has yet to be heard.

CN v. NTA and Bowater Mersey Paper Company

Federal Court of Appeal
Files: 88-A-343
A-1147-88

CN applied to abandon the operation of part of the Chester Subdivision on June 18, 1988. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) opposed the abandonment and asked for disclosure of CN confidential cost data so Bowater could make submissions before the Agency made its actual loss determination. The Agency held an oral hearing on this question and ruled on August 1, 1988 that CN had to disclose certain data to Bowater. On August 19, 1988, the Agency issued a clarification letter which corrected a mistake in the August 1 decision to make it clear that CN was to disclose all working papers except those containing unit costs.

CN applied for and received leave to appeal the Agency's August 19 letter. The appeal was heard on December 19, 1988 and the Court reserved its decision.

On the appeal, CN argued that the Agency exceeded its jurisdiction by issuing the August 19 letter because the correction was substantial and not clerical. CN also asserted that, if the Agency had jurisdiction, it

breached the rules of natural justice by not hearing from CN before the correction was made. Alternatively, CN argued that the Agency abused its power by making the correction, thereby rendering the original August 1 decision unreasonable.

The case is still pending.

CN v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-346

Canadian National Railway Company, by notice of motion dated September 1, 1988, seeks leave to appeal NTA Decision No. 206-R-1988 dated August 2, 1988 concerning the rescission of certain RTC orders applicable on special interswitching at Montreal East, Quebec; and Hamilton, North Bay and Toronto, Ontario.

CN's application is based in the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency erred in concluding that, upon the coming into force of the *NTA, 1987*, and enactment of the *Railway Interswitching Regulations* as of January 1, 1988, these statutory instruments did not have the effect of superseding the non-compensatory rates prescribed pursuant to previous orders of the RTC.
- Alternatively, the Agency erred in concluding that the implementation of a compensatory level of rates for interswitching services were subject to the prior publication by the rail carrier of a tariff subject to at least 30 days prior notice before its effective date as contemplated by subsection 117(1), *NTA, 1987*.
- The application for leave to appeal raises important questions of law and jurisdiction with respect to the interpretation of the recently-enacted *National Transportation Act, 1987* and the consequent powers of the National Transportation Agency.

The case is still pending.

Seafarers International Union of Canada and Andrew Boyle v. Cape Breton Development Corporation, NTA, MNR, AG for Canada and Her Majesty the Queen in Right of Canada.

Federal Court - Trial Division
File: T-1647-88

On March 24, 1988, by Order in Council PC 1988-554, pursuant to section 665, *Regulations Exempting Certain Ships in the Coasting Trade of Canada* from the Application of Part XV of the *Canada Shipping Act* were enacted.

The plaintiffs filed a statement of claim in the Federal Court, Trial Division on August 24, 1988. The plaintiffs submitted that the regulations were illegal, null and void and *ultra vires* the Governor in Council. The plaintiffs seek a declaration that Order in Council PC 1988-554 is null and void *ab initio* and *ultra vires*. In the alternative, the plaintiffs request an injunction to prevent the defendants from applying, obtaining, considering or granting any exemption from the use of any foreign registered ship which had been previously registered in Canada.

The case is still pending.

CP v. NTA and Alberta Gas Chemicals Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 88-A-354
A-1167-88

Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL) applied to the National Transportation Agency on July 25, 1988 under section 136 of the *National Transportation Act, 1987* to establish a competitive line rate (CLR) between AGCL and CP for methanol traffic moving from Medicine Hat, Alberta to Shelby, Montana. After consideration of pleadings, the Agency established the CLR on September 8, 1988 by Order No. 1988-R-798.

CP applied for and received leave to appeal the Agency order on November 25, 1988. CP argues that the Agency made errors in law and jurisdiction in setting the CLR in that Shelby, Montana is not the true destination for the traffic and that there is no continuous route between the origin and destination points which is operated by two or more carriers within the meaning of the CLR provisions.

The appeal will be heard in 1989.

CN v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-355

Canadian National Railway Company (CN), by notice of motion dated September 16, 1988, seeks leave to appeal NTA Decision No. 269-R-1988, dated August 17, 1988 which found that the Domtar facility at Donnacona, Quebec was reasonably close to the CN/CP interchange at Allenby, Quebec and should be deemed to be within the interswitching limits pursuant to section 152 of the *NTA, 1987*.

CN's application is based on the following issues of law and jurisdiction:

- The Agency did not have any evidence to support its conclusion.
- There was a breach of the rules of natural justice in that staff conducted a private meeting and had conversations with Domtar without giving CN an opportunity to comment.
- The Agency erred in interpreting subsection 152(3) of the *NTA, 1987* by computing distance on a radial basis rather than the track distance.
- The Agency erred in finding the interchange to be reasonably close.

The case is still pending.

Canadian Pacific Limited v. NTA, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. and Canada Malting Co. Limited.

Federal Court of Appeal
File: 88-A-364

The Agency decided on October 7, 1988 that item 2135 of CP Tariff 6200 containing storage charges applicable to grain, crops and products on CP Rail tracks in British Columbia did not constitute charges for the actual movement of the grain and were therefore outside the *Western Grain Transportation Act* and lawful. However, this decision only applied to Canadian Pacific Limited owned equipment and not for products destined offshore.

CP Limited filed for leave to appeal the decision of the Agency on November 4, 1988. CP Limited submitted that the Agency erred in law by applying conditions to CP's tariff item after having decided that the item was lawful and after having dismissed the respective complaints. CP Limited further stated that the Agency

erred in law by applying the conditions in absence of any evidence, by failing to allow CP Limited the opportunity to be heard with respect to the conditions and by failing to apply Rule 42 of the General Rules.

The motion for leave to appeal has yet to be heard.

Express C.T.M.A. Ltée v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-368

On November 28, 1988, Express C.T.M.A. Ltée applied under section 65 of the *National Transportation Act, 1987* and Rule 324 of the Federal Court Rules for leave to appeal a decision of the National Transportation Agency dated June 23, 1988 and subsequent decision dated October 31, 1988 which refused Express C.T.M.A. Ltée the full subsidy to which it was allegedly entitled under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

Express C.T.M.A. Ltée's application is based on the argument that the Agency has erred in law in its interpretation of the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

The motion has yet to be heard.

Kenn Borek Air Ltd. v. NTA

Federal Court of Appeal
File: 88-A-369

On December 5, 1988, the applicant filed an application for leave to appeal National Transportation Agency letter decision dated October 26, 1988 which denied Kenn Borek Air Ltd. authority to amend one of their licences by adding Group E aircraft from a base at Resolute Bay, N.W.T. and a waiver of base protection at Hall Beach, Iqaluit (Frobisher Bay) and Eureka, N.W.T.

This case is still pending.

Canadian National Railway Company v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal
File: 88-A-370

On December 1, 1988 Canadian National Railway Company (CN) filed with the Court a notice of motion for leave to appeal a review decision of the National Transportation Agency issued on October 31, 1988 in respect of a CN application for review of Order No. R-40819 dated June 29, 1987. The applicant submits

the Agency committed an error of law and of jurisdiction in that it misinterpreted section 41 of the *National Transportation Act*.

The case is still pending.

CN c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-370

Le 1^{er} décembre 1988, le CN a déposé auprès de la Cour un avis de demande d'autorisation d'interjeter appel d'une décision de révision prise par l'Office national des transports le 31 octobre 1988. Cette décision porte sur une demande déposée par le CN en vue de faire réviser l'ordonnance n° R-40819 du 29 juin 1987. Le CN soutient que l'Office a commis une erreur de droit et de compétence en faisant une fausse interprétation de l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

L'affaire est en instance.

L'appel sera entendu en 1989.

CP c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-355

CP a fait une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision de l'Office, le 4 novembre 1988. Elle y soutient que l'Office a commis une erreur de droit en posant des conditions au point 2135 du tarif du CP après avoir décidé que ce point était en règle et avoir rejeté les plaintes afférentes. CP a ajouté que l'Office a commis une autre erreur de droit en posant les conditions sans présenter de preuve, sans écouter CP et sans tenir compte de l'article 42 des Règles générales. La demande d'autorisation d'interjeter appel n'a pas encore été entendue.

Express C.T.M.A. Ltée c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-368

Le 28 novembre 1988, Express C.T.M.A. Ltée a déposé, aux termes de l'article 65 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et de la règle 324 de la Cour fédérale, une demande d'autorisation d'interjeter appel des décisions de l'Office national des transports (ONT) datées du 23 juin et du 31 octobre 1988. Dans ces décisions, l'ONT refuse de verser à Express C.T.M.A. Ltée le montant total de la subvention à laquelle elle déclare avoir droit aux termes de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

Express C.T.M.A. Ltée fait valoir que l'Office a commis une erreur de droit dans son interprétation de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

La demande n'a pas encore été entendue.

Kenn Borek Air Ltd. c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-369

Le 5 décembre 1988, Kenn Borek Air Ltd. a déposé une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision prise par l'Office national des transports (ONT) au moyen d'une lettre datée du 26 octobre 1988. Dans cette décision, l'ONT rejette la demande de Kenn Borek Air Ltd. qui désirait faire modifier une de ses licences en y ajoutant l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe E à partir de sa base située à Resolute Bay, dans les Territoires du Nord-Ouest, et aussi obtenir une exemption de la protection de base à Halli Beach, Iqaluit, à Frobisher Bay, et Eureka, dans les Territoires du Nord-Ouest.

L'affaire est en instance.

L'affaire est en instance.

CP c. l'ONT, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Ltd., Ward Marketing Ltd. et Canada Mailing Co. Limited.

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-364

L'Office a décidé, le 7 octobre 1988, que le point 2135 du tarif 6200 du CP, qui donne les prix d'entreposage applicables au grain, aux produits agricoles et aux autres produits acheminés sur les voies de CP Rail en Colombie-Britannique, ne s'applique pas aux mouvements réels du grain. Selon l'Office, ces prix sont en règle et ne sont pas assujettis à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Cependant, cette décision s'appliquait uniquement au matériel appartenant à Canadien Pacifique Limitée, et non aux produits destinés au transport outre-mer.

L'affaire est en instance.

Seafarers International Union of Canada et Andrew Boyle c. la Société de développement du Cap-Breton, l'ONT, le MRN, le PG du Canada et Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-1647-88

Le 24 mars 1988, le Règlement exemptant certains navires faisant le cabotage au Canada de l'application de la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada* a été édicté par le décret CP 1988-554 pris en vertu de l'article 665 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

L'affaire est en instance.

CN c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-346

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a déposé, le 1^{er} septembre 1988, un avis de demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 206-R-1988 de l'ONT datée du 2 août 1988. Cette décision porte sur l'abrogation de certaines ordonnances du CTCF relatives aux manœuvres spéciales d'interconnexion à Montréal-Est, au Québec, ainsi qu'à Hamilton, North Bay et Toronto, en Ontario.

La demande du CN se fonde sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu que la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1988, n'avaient pas pour effet d'annuler les prix non compensatoires prescrits dans les ordonnances du CTCF;

- L'Office a commis une erreur lorsqu'il a conclu qu'avant de mettre en application des prix compensatoires pour des services d'interconnexion, le transporteur ferroviaire doit publier son tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur, conformément au paragraphe 117(1) de la LNT;

- La demande d'autorisation d'interjeter appel soulève d'importantes questions de droit et de compétence relativement à l'interprétation de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* et aux pouvoirs qu'elle confère à l'Office national des transports.

Alberta Gas Chemicals Ltd. (AGCL) a déposé une demande auprès de l'Office national des transports (ONT), le 25 juillet 1988, aux termes de l'article 136 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, en vue de l'établissement d'un prix de ligne concurrentiel (PLC) entre AGCL et le CP pour le transport du méthanol depuis Medicine Hat, en Alberta, jusqu'à Shelby, au Montana. Après examen des plaidoiries, l'Office a établi le PLC, le 8 septembre 1988, dans l'arrêté n° 1988-R-798.

Le 25 novembre 1988, le CP a demandé avec succès l'autorisation d'interjeter appel de l'arrêté de l'Office. De l'avis du CP, l'Office a commis des erreurs de droit et de compétence, puisque Shelby n'est pas la véritable destination des marchandises en cause. De fait, il n'y a aucun parcours continu exploité par deux ou plusieurs transporteurs entre les points d'origine et de destination, contrairement aux dispositions de la Loi relatives aux PLC.

Le Sous-procureur général du Canada a présenté sa défense le 29 mars 1988; les demandeurs n'y ont pas encore répondu.

CP c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 88-A-304
A-604-88

Le 14 avril 1988, la Cour a autorisé à CP à interjeter appel de la décision n° R-41410, rendue par le Comité des transports par chemin de fer, rendue le 30 décembre 1987, et portant sur la demande de CP qui demandait l'autorisation d'abandonner les opérations qu'il maintenait dans la subdivision de Port Burwell en Ontario.

L'affaire n'a pas encore été entendue.

CP c. l'ONT et Cargill Limited

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-867-88

Le 28 juillet 1988, la Cour a autorisé CP à interjeter appel de la décision n° 135-R-1988 du 1^{er} juin 1988 dans laquelle l'Office national des transports déclare que le CP a manqué à ses obligations de transporteur public en refusant d'acheminer les marchandises selon la demande faite par Cargill Limited.

L'affaire n'a pas encore été entendue.

CN c. l'ONT et Bowater Mersey Paper Company

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 88-A-343
A-1147-88

Le CN a demandé, le 18 juin 1988, l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Chester. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) s'est opposée à l'abandon et a demandé sur les coûts du CN, de sorte qu'elle puisse présenter son mémoire avant que l'Office ne fasse le calcul des pertes réelles. A l'issue d'une audition de cette question, l'Office a décidé, le 1^{er} août 1988, que le CN devait divulguer certaines données à Bowater. Au moyen d'une lettre datée du 19 août 1988, l'Office a corrigé sa décision du 1^{er} août de façon à établir clairement que le CN devait divulguer tous ses documents de travail, sauf ceux qui renfermaient des données sur ses coûts unitaires.

CN c. la CCT

Cour fédérale - Division de première instance
Dossiers : T-548-87
T-549-87

CN et CP ont avisé le tribunal qu'ils ne souhaitent pas que l'appel soit entendu pour le moment. En effet, les points qu'ils entendent soulever dans leur argumentation sont déjà plaides devant la Cour dans le cadre d'une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° WDR 1987-09 du 10 août 1987 relative à la Phase I. Cette cause est donc maintenue en instance.

CN c. la CCT

Une demande pour l'émission d'un arrêté de non-lieu contre la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a été présentée, ordonnant à son président de comparative devant la Cour fédérale, division de première instance, le 12 mars 1987. La comparution avait pour but d'entendre la preuve de ce dernier relativement à la non-conformité des arrêts n°s T-548-87 et T-549-87.

À la suite de pourparlers entre les parties, la poursuite pour outrage au tribunal fut abandonnée. Ainsi, les deux arrêts rendus par la Cour fédérale seront annulés.

Une requête afin de mettre fin à cette affaire sera présentée incessamment par l'ONT.

York-Hanover Leisure Properties Ltd., Star Line Cruises Ltd., Boat Tours International Limited et Star Line Corporation c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-2478-87

York-Hanover Leisure Properties Ltd. et les autres sociétés précitées ont déposé auprès de la Cour d'appel fédérale du Canada, le 27 novembre 1988, une réclamation pour les dommages subis à la suite d'une déclaration réputée faussée et négligente ou de l'annulation injustifiée d'une décision prise par le Comité des transports par eau de la CCT et par le chef, Contrôle des transporteurs, Contrôle du trafic commercial. Cette réclamation résulte d'une demande d'ordonnance visant à soustraire aux restrictions relatives au cabotage, spécifiées à la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, un navire que les sociétés souhaitent faire rentrer au Canada.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-342
A-834-87

Le 10 septembre 1987, le CN a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision de la CCT le 5 mai 1987, qui rejette la requête présentée par le CN en vue de la révision d'une partie de l'ordonnance n° R-39889 rendue par le CTCF le 10 octobre 1986.

Cette décision a eu pour effet d'empêcher le CN d'abandonner le transport des marchandises sur un embranchement qui sert également au service de trains de voyageurs.

Le CN soutient que le Comité de révision a commis une erreur de droit lorsqu'il a interprété les dispositions d'abandon de l'exploitation d'un embranchement contrairement à la loi et en contravention des règles établies d'interprétation législative.

Cet appel n'a pas encore été entendu.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-356
A-1025-87

Le 14 septembre 1987, le CN a reçu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 3 juin 1987 selon laquelle l'embranchement Denison est un chemin de fer au sens de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Le CN fait valoir que la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence pour en arriver à cette conclusion et que l'embranchement Denison relève, par conséquent, de sa compétence.

La cause est encore en instance.

CN et CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-373 (CN) A-833-88 (CP)
87-A-375 (CP) A-874-88 (CN)

Dans deux avis de requête datés respectivement du 8 septembre 1987 (CN) et du 9 septembre 1987 (CP), les requérants demandent l'autorisation d'en appeler de la décision n° WDR 1987-09 et de l'ordonnance n° WDR 1987-190 du 10 août 1987, dans lesquelles le

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-409

Le 29 décembre 1986, le CN a présenté au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Burford depuis Brantford jusqu'à Tillsonburg North, y compris l'embranchement Norwich, dans la province de l'Ontario.

Le CTCF a tenu une audience sur cette requête et, par son ordonnance n° R-41264 datée du 25 novembre 1987, a déclaré que l'exploitation de l'embranchement Burford n'est pas rentable et continuera vraisemblablement à ne pas l'être, et a ordonné au CN, entre autres, de fournir un service ferroviaire entre Brantford et un point situé près de Burford une fois par semaine lorsqu'il y a du trafic à transporter, et plus fréquemment lorsque le volume de trafic le justifie. Le CN en a appelé de cette décision devant la Cour d'appel fédérale, alléguant que le CTCF a commis une erreur de droit et de compétence tout en ne respectant pas les règles de justice naturelle.

CN et CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : A-885-87 (CP)
A-886-87 (CN)

Simultanément, la requérante a demandé au Comité de révision de la CCT de revoir la question. La motion présentée devant la Cour est maintenue en instance en attendant la décision du Comité de révision.

CN et CP ont déposé respectivement leurs avis d'appel en Cour fédérale les 28 et 29 septembre 1987. L'appel vise un jugement de la Division de première instance rejetant la demande de prohibition présentée par les compagnies ferroviaires relativement à la phase II du déplacement de la voie ferrée à Regina.

Comité des transports par chemin de fer approuve conditionnellement la requête visant le déplacement de la voie.

Les négociations de règlement se poursuivent entre les compagnies de chemin de fer et l'Office national des transports; elles devaient se terminer tôt en 1989.

F.J. Turner et Turn-Air Ltd. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-859-86

La plaignante a déposé, le 3 avril 1986, sa réclamation pour les dommages présument entraînés par la décision n° 1984-A-130 du 4 avril 1984 dans laquelle le Comité des transports aériens (CTA) annule le permis de la plaignante. Ce permis ayant été rétabli le 26 juillet 1985, la plaignante soutient qu'elle a subi des dommages pendant la période où elle n'a pu exploiter son service.

L'avocat de la plaignante a fait part de son intention de retirer la réclamation.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-323
A-509-86

Conformément à l'autorisation qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP en appelle de l'ordonnance n° R-39175 prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer autorisant une augmentation des frais des manœuvres inter-service à Montréal, au Québec. La requérante allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites selon les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la Loi sur les chemins de fer;
- le *Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises*;
- la décision du Comité de révision datée du 17 septembre 1985.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 86-A-332

Le 28 octobre 1987, la requérante a obtenu l'autorisation d'interférer appel de l'ordonnance n° R-39414 prise par le Comité des transports par chemin de fer le 28 mai 1986, qui ordonne le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza. La requérante soutient que la CCT a outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-352
A-753-87

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Canadian Transit Company c. 429106 Ontario Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-334
A-882-87

Dans une requête datée du 19 juin 1985, l'appelante, Algoma Central Railway, demande au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT l'autorisation d'acquiescer un lopin de terre appartenant à l'intimée, 429106 Ontario Limited, dans le but d'agrandir les abords du pont Plaza.

Le CTCF a entendu la requête le 13 mai 1986 et l'a rejetée dans une décision rendue le 5 novembre suivant. Le 2 décembre 1986, Algoma Central Railway a présenté une requête au Comité de révision de la CCT pour faire réviser la décision prise par le CTCF le 5 novembre précédent. Dans une décision datée du 1^{er} avril 1987, le Comité de révision de la CCT a rejeté cette requête.

Le 28 septembre 1987, Algoma Central Railway a déposé devant la Cour un avis d'appel à l'égard de la décision du 1^{er} avril 1987 du Comité de révision de la CCT.

L'appel devrait être entendu le 1^{er} février 1989.

CP, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête en autorisation d'interjeter appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manœuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manœuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

L'appel est encore en instance.

CP c, la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-369
A-237-86

Le 4 avril 1986, CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision le 16 octobre 1985. L'appelante soutient que la CCT a commis les erreurs suivantes :

1. Elle n'a pas étudié à fond la requête en révision datée du 28 juin 1985, comme le lui prescrit de le faire l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, tout en déclarant que les questions soulevées dans ladite requête ne font pas partie des motifs de révision prévus à l'article 63 de cette loi.

2. Elle a statué que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis une erreur en ordonnant à la requérante de faire refroidir l'eau potable à une température de 42 °F ou moins.

3. Elle n'a ni révisé ni annulé l'ordonnance concernant l'eau potable et elle a fondé sa décision ou son ordonnance sur une conclusion de fait erronée à laquelle elle est arrivée de façon arbitraire et contraire à la preuve, sans étudier les documents qui lui avaient été présentés.

Le 6 janvier 1989, l'avocat de l'appelante a informé l'Office national des transports (ONT) que son client se désistait de l'appel. L'ONT attend la confirmation écrite.

celle-ci demanda d'abord au Comité de révision de la CCT de suspendre l'exécution de ces ordonnances jusqu'à ce que la Cour d'appel fédérale se prononce sur ses requêtes en sursis d'exécution et en autorisation d'interjeter appel.

Le Comité de révision rejeta la requête de sursis et la Cour d'appel fédérale fit de même, mais la requête en autorisation d'interjeter appel fut agréée. En octobre 1985, la ville de Vanier donna avis qu'elle interjetait appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, des ordonnances n^{os} R-38325 du CTCF du 11 juillet et R-38335 et R-38336 du 12 juillet 1985, dans les termes suivants : « Ces ordonnances sont-elles valides eu égard aux dispositions de l'article 53 des Règles générales de la Commission canadienne des transports ? »

La cause est encore en instance.

CN c, la CCT, CP et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-364
A-551-86

Le requérant, le CN, en vertu d'une autorisation d'interjeter appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision du 6 juin 1986. Le CN soutient que le Comité a commis une erreur de droit et de compétence lorsqu'il a conclu que les taux spéciaux de manœuvre du CN touchant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF). Il a ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et que, par conséquent, cette loi doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi sur l'interprétation*. Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur l'acheminement du grain et de la farine jusqu'à l'est du Canada, et que l'article 23 de la LNT, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF, qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

Sogovex Inc. c. l'ONT et CN

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier : T-1648-88

Dans une action déclaratoire, Sogovex Inc. demande qu'on détermine si le transport ferroviaire de marchandises depuis Bate-Comeau jusqu'à Delson constitue un « mouvement préféré » au sens de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et un mouvement d'expédition au sens du Règlement sur les subventions spéciales et sélectives dans la Région atlantique.

L'appel a été entendu le 24 novembre 1988 et, par jugement daté du 9 janvier 1989, la Cour d'appel l'a rejeté.

APPELS EN INSTANCE EN 1988**CP c. la CCT**

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 82-A-55
A-1259-82

Cette affaire se rapporte à la décision du 7 mai 1982 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) refuse au CP la permission de réclamer des coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, aux fins du calcul des subventions ou des taux conformément à la Loi sur les chemins de fer (LCF). Le CTCF a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins des subventions et à toute autre fin que le Comité juge appropriée, il s'ensuivrait que le gouvernement recevrait, en vertu d'un programme, la facture correspondant à des frais dont il se serait déjà acquittés dans le cadre d'un autre programme.

CP soutient que le Comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans importance dans son interprétation des articles applicables de la LCF et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. Selon la compagnie ferroviaire, l'article 252 et les articles suivants de la LCF l'autorisent à être remboursée pour les pertes réelles qu'elle a subies du fait qu'elle est tenue d'exploiter des embranchements non rentables, et n'ont aucunement pour objet de trancher les questions liées à la propriété des actifs. Le fait que le gouvernement fédéral ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

CP c. la CCT et le CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 84-A-358
A-263-85

L'appelant, CP, fait valoir que, dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en statuant que les taux spéciaux de manœuvre inter-services doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer. Selon CP, cette conclusion va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la Loi nationale de 1987 sur les transports. L'appelant avance également que le CTCF a commis une erreur en omettant de déterminer si l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que même si ce n'était pas le cas, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manœuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

Le CN soutient que l'appelante n'a pas réussi à monter une cause défendable, et il a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la CCT ne s'est pas prononcée.

L'autorisation d'interférer appel a été accordée le 1^{er} mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP a déposé son avis d'appel dans lequel elle ajoutait que le CTCF avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le Règlement sur la manœuvre inter-service de trafic-marchandises, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la Loi sur les chemins de fer, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs.

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

Corporation municipale de la ville de Vanier c. le CN, la CCT et VIA Rail Canada Inc.

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 85-A-353
A-778-85

À la suite des ordonnances n°s R-38325, R-38335 et R-38336 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, lesquelles permettent essentiellement au CN de procéder à la construction d'une deuxième voie principale dans la ville de Vanier,

Après avoir entendu cette affaire le 8 novembre 1988 à Montréal, la Cour d'appel fédérale a rejeté la demande de l'National en déclarant que la question débattue était discutable.

Bowater Mersey Paper Company c. l'ONT et le CN

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-345

Le CN a demandé, le 18 juin 1988, l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subdivision Chester. Bowater Mersey Paper Company (Bowater) s'est opposée à l'abandon et a demandé qu'on lui divulgue des renseignements confidentiels sur les coûts du CN afin qu'elle puisse présenter son mémoire avant que l'Office ne fasse le calcul des pertes réelles.

À la suite de l'audition de cette affaire, l'Office a

décidé, le 1^{er} août 1988, que Bowater était en droit d'obtenir seulement certains des renseignements demandés.

Bowater a déposé en Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel parce qu'elle estime avoir droit à tous les renseignements demandés et que l'Office n'a pas exercé correctement son pouvoir de discrétion en restreignant la divulgation de l'information.

Le 25 novembre 1988, la Cour a rejeté la demande d'autorisation d'interjeter appel à la suite de l'audition des arguments.

CN c. la CCT et la ville de Mont-Royal

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-300

Le 14 janvier 1988, CN a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-41370 prise le 17 décembre 1987 par le Comité des transports par chemin de fer de la CCT. Cette ordonnance oblige le CN à payer les frais de reconstruction et d'entretien d'un passage supérieur reliant l'avenue Portland et la rue Cornwall dans la ville de Mont-Royal.

Le CN a fait valoir que la CCT avait outrepassé son champ de compétence en écartant des documents qui se sont avérés critiques dans la décision finale.

À la suite de l'audition de cette affaire à Montréal le 9 décembre 1988, la demande d'appel a été autorisée.

avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la CCT n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a agréé cette demande. En 1984, la CCT a obtenu l'autorisation d'intervenir dans ces appels.

Le 14 juin 1988, la Cour suprême du Canada a autorisé l'appel.

Voyageur Colonial Limitée c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-334

Le 22 juillet 1988, Voyageur Colonial Limitée a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel d'une décision dans laquelle l'Office national des transports refuse d'ordonner que certains documents soient fournis à Voyageur Colonial Limitée et de sommer VIA à comparaitre pour répondre à certaines questions concernant ses coûts, à la suite des demandes déposées par Voyageur aux termes des articles 281 et 283 de la *Loi sur les chemins de fer*.

La Cour d'appel fédérale a rejeté la demande de Voyageur le 8 septembre 1988.

Notisair International Inc. c. l'ONT, Air Canada, Air Transat A.T. Inc., Minerve Canada, Compagnie de transport aérien Inc., Wardair Canada Inc., Worldways Canada Inc. et le Sous-procureur général du Canada

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-333

Le 30 juin 1988, Notisair International Inc., exerçant ses activités sous le nom de National, a déposé une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision de l'Office national des transports datée du 3 juin 1988.

Cette décision porte sur la répartition des places parmi les transporteurs canadiens sur le marché des vols affrétés entre le Canada et la France pour l'été 1988.

National a fait valoir que les autorisations de vols affrétés déjà accordées ont été annulées illégalement au moment de la répartition des places.

La Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel le 2 février 1988.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossiers : 85-A-366

A-70-86

CP a reçu l'autorisation d'interférer appel de

'ordonnance n° R-38529 rendue par le Comité des

transports par chemin de fer (CTCF) le 2 octobre 1985,

relativement à la capitalisation des coûts de remise à

neuf des locomotives. Selon CP, cette ordonnance

était *ultra vires* car elle était rédigée de la même façon

que l'ordonnance n° R-34836 que la Cour d'appel

fédérale avait annulée le 27 juin 1985 parce qu'elle

ressemblait à un règlement et, par le fait même,

dépassait la compétence du CTCF. En effet, seule la

CCT a le pouvoir d'édicter des règlements.

CP a ajouté que, même si l'ordonnance n° R-38529

était valable, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de*

fer, fondement législatif présumé pour l'adoption de

l'ordonnance n° R-38529 du CTCF et de l'ordonnance

n° 1985-CCT-7 de la Commission, ne donne pas

expressément le droit d'exercer de façon rétroactive le

pouvoir qu'il confère.

L'appelante a également avancé que l'ordonnance

n° 1985-CCT-7 du 17 septembre 1985, dans laquelle

la CCT cherchait à adopter et à mettre en application

une classification uniforme des comptes, n'était pas

valable en ce qu'elle était trop ambiguë, vague et sans

effet, et qu'elle n'était pas conforme aux dispositions

de la *Loi sur les textes réglementaires*.

La Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel le 21 avril

1988.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossier : 86-A-336

A-237-87

CP Ltée en a appelé de la décision rendue par le

Comité des transports par chemin de fer le

23 juin 1986, aux termes de laquelle la Commission

déclare un certain passage à niveau de la requérante

comme étant un passage de ferme en vertu de l'article

213 de la *Loi sur les chemins de fer*. La requérante

soutenait que la CCT avait commis une erreur de droit,

c'est-à-dire que :

- les conditions préalables à l'exercice par la Commission de la compétence présumée en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer* étaient totalement inexistantes et que, par le fait même;
- la Commission a perdu toute compétence qu'elle aurait autrement pu avoir parce qu'elle a contrevenu aux règles d'équité et de justice naturelle.

La Cour a rejeté l'appel le 11 mai 1988.

CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada

Dossiers : 17498 (CN)

17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du

23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin

de fer ordonnait l'abandon de 14 km de voie entre

Rosedale et East Coulee, en Alberta.

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont

interjeté appel de cette ordonnance devant la Cour

d'appel fédérale. Leur principal argument était que la

CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord

intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait

non seulement la construction mais aussi l'exploitation

à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été

confirmé ultérieurement par une loi spéciale du

Parlement du Canada, et dont la CCT n'était pas

habilitée à modifier ou à révoquer. Les appelantes ont

soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les*

chemins de fer (LCF), la *Loi spéciale* primait sur les

articles 253 et 254 de cette dernière.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La *Loi* avait imposé au CN et à CP Ltée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations du CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la *Loi sur les chemins de fer* traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale*

services par aéronefs du groupe C prévus dans quatre de ses licences.

Le 9 novembre 1988, Kenn Borek Air Ltd. s'est désistée de l'appel.

Worldways Canada Ltd., Nolisair International et Lignes aériennes Canadien International Limitée c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-351

Le 12 septembre 1988, Worldways, National et les Lignes aériennes Canadien International ont déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 230-A-1988 dans laquelle l'Office national des transports déclare que, par souci d'intérêt public, une licence sera délivrée à Air 2000 Airlines Limited pour l'exploitation d'un service international à la demande (vois affrétés) de la classe 9-4.

Les demandeurs ont fait valoir que l'Office avait commis une erreur de droit en faisant une fausse interprétation de l'article 94 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Ils soutenaient également que l'Office avait violé les principes de justice naturelle et d'équité en matière de procédure.

Le 28 décembre 1988, les demandeurs se sont désistés de l'appel.

Air Canada c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-349

Le 7 septembre 1988, Air Canada a déposé, aux termes du paragraphe 65(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, une demande d'autorisation d'interjeter appel de l'arrêt de l'Office national des transports du Canada daté du 26 août 1988, et de le faire annuler. Dans cet arrêt provisoire, l'Office décide de procéder ex parte jusqu'à ce qu'il puisse entendre l'affaire. Il ordonne donc à Air Canada de remplacer immédiatement les réductions de prix rejetées qui avaient été appliquées à tous les tarifs en dollars canadiens sur le marché des services transfrontières, de façon à en arriver à un nouvel écart uniforme de 127 %.

Le 1^{er} décembre 1988, Air Canada s'est désistée de l'appel, sans dépens.

CN c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-332

Une requête pour permission d'en appeler d'une décision de l'Office national des transports, en date du 1^{er} juin 1988 et portant le numéro 1988-R-245, a été déposée par le CN. La décision ordonnait au CN de payer 10 % du coût de construction d'un viaduc sur le boulevard Pierre-Bertrand dans la subdivision Bridge, dans la ville de Vanier. En date du 23 décembre 1988, CN avisait la Cour fédérale de son intention de retirer son appel.

APPELS TRANCHÉS EN 1988

CP Liée c. la CCT

Cour suprême du Canada

Dans une requête datée du 26 octobre 1987, Canadien Pacifique Limited demandait l'autorisation d'interjeter appel d'un jugement de la Cour d'appel fédérale daté du 16 juillet 1987, qui rejette l'appel interjeté par le CP d'une décision, rendue par le Comité de révision le 7 mars 1986, qui a entraîné l'application de taux réduits pour le transport par chemin de fer des viandes en carcasses depuis Lethbridge en Alberta jusqu'à des points situés dans l'est du Canada.

La demande d'appel du CP a été rejetée par la Cour suprême du Canada le 25 janvier 1988.

Transport Moreau Inc. c. le Comité des transports par véhicule à moteur et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 86-A-317
A-292-86

Le 5 mai 1986, Transport Moreau Inc. a obtenu l'autorisation d'interjeter appel de la décision du 27 février 1986 dans laquelle le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) rejette une demande de subvention présentée conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique* et au règlement d'application à l'égard du transport des marchandises.

Le point de droit en cause était le suivant : Le CTVM a-t-il commis une erreur de droit lorsqu'il a exigé, comme condition du versement de subventions à l'appelante, la présentation de preuves supplémentaires relativement à la destination finale de ses marchandises ?

présent, elles n'ont plus droit aux

subventions ».

Dans sa décision, le CTCF reconduisait l'ordonnance de l'ingénieur-inspecteur interdisant la circulation de trains sur la subdivision Langdon entre Rosedale et East Coulee.

CP a demandé l'autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance, portant le n° WDR 1987-005, ainsi que de la décision n° WDR 1987-01, toutes deux datées du 16 janvier 1987, parce que le CTCF avait présument commis une erreur de droit et de compétence en concluant que le tronçon commun avait cessé d'être exploité au cours de la période de réclamation visée, soit à compter du 24 octobre 1986. Simultanément, CP a demandé au Comité de révision de la CCT de réviser l'ordonnance n° WDR 1987-005 et la décision n° WDR 1987-01. En mai 1987, CP a obtenu l'autorisation d'interjeter appel.

Le 12 août 1987, le Comité de révision de la CCT a déclaré révisable la décision n° WDR 1987-01 à cause d'une erreur de droit; par conséquent, les répercussions pratiques de cet appel étaient nulles. Toutefois, CP a demandé l'autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision et, plutôt que de retirer cet appel, a préféré le laisser devant la Cour et l'ajouter à la demande d'appel de la décision du Comité de révision.

Le 16 septembre 1988, le CP s'est désisté de l'appel.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-378
A-492-88

Le 14 septembre 1987, CP a déposé un avis de demande d'autorisation d'interjeter appel de la décision n° 1987-01 rendue par le Comité de révision de la CCT le 12 août 1987 relativement à la demande de paiement du CP pour l'exploitation de la subdivision Langdon.

La demande de CP se fondait sur les questions de droit et de compétence suivantes :

- L'intimée a commis une erreur lorsqu'elle a conclu que le Comité des transports par chemin de fer aurait dû rejeter la demande d'abandon de la subdivision Langdon;

Le 16 septembre 1988, CP s'est désisté de l'appel.

CSP Foods Ltd. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 87-A-359

Dans un avis de requête daté du 14 octobre 1987, CSP Foods Ltd. demandait l'autorisation d'interjeter appel de la décision du 16 septembre 1987 dans laquelle le CTCF rejette sa demande visant l'obtention d'une ordonnance prévoyant la suppression, dans le tarif CFAE 4536-I, de la restriction voulant que les prix compensatoires minimums contenus dans ledit tarif ne de colza depuis Thunder Bay et Armstrong vers l'est du Canada, dans le cas des marchandises destinées aux États-Unis.

Le 22 septembre 1988, CSP Foods Ltd. s'est désisté de l'appel.

W.H. Kaufman Inc. (Kaufman de Collingwood) c. l'ONT

Cour d'appel - Division de première instance
Dossier : T-1363-88

W.H. Kaufman Inc. a demandé à la Cour fédérale de

casser la décision du 11 mai 1988 dans laquelle l'Office détermine, aux termes du paragraphe 157(4) de la Loi nationale de 1987 sur les transports, que la ligne en question (anciennement le tronçon compris entre les points milliaires 31,40 et 34,60 de la subdivision Meaford) est une « voie de triage » et qu'elle n'est donc pas assujettie aux dispositions d'abandon de la Loi.

La demande a été retirée par lettre datée du 13 octobre 1988.

Kenn Borek Air Ltd. c. l'ONT

Cour d'appel fédérale
Dossier : 88-A-317

Le 18 avril 1988, Kenn Borek Air Ltd. a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une demande d'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° 1987-A-658 du 17 mars 1988 dans laquelle la CCT interdit à Borek d'exploiter, pendant 10 jours, les

Les Travailleurs unis des transports c. le CN, le CP et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier : A-1313-87

Les Travailleurs unis des transports, dans un avis

introduit d'instance conforme à l'article 28 de la Loi

sur la Cour fédérale, ont déposé en Cour fédérale, le

17 décembre 1987, une demande de révision et

d'annulation d'une décision et ordonnance du CTCF

datée du 14 décembre 1987 et intitulée *Décision*

concernant l'exploitation des trains sans fourgon de

queue par la Compagnie des chemins de fer nationaux

du Canada et Canadien Pacifique Limitée.

Les Travailleurs unis des transports fondaient leur

demande sur les éléments suivants :

• Le Tribunal n'a pas observé les principes de

justice naturelle ou a, par ailleurs, outrepassé sa

compétence;

• Le Tribunal a commis une erreur de droit en

prenant la décision et l'ordonnance;

• Le Tribunal a commis une erreur de droit en

se sont désistés de l'appel.

CP c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers : 87-A-306
A-498-87

Canadien Pacifique Limitée (CP) et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) possèdent et exploitent conjointement un tronçon de voie connu sous le nom de la subdivision Langdon du CP, laquelle s'étend depuis Rosedale jusqu'à East Coulee, dans la province de l'Alberta. En octobre 1986, un ingénieur-inspecteur de la CCT a reçu l'ordre de procéder à une inspection de cette ligne commune et d'en faire rapport. En vertu de l'article 224 de la Loi sur les chemins de fer, l'ingénieur-inspecteur peut, par avis écrit, interdire la circulation des trains sur un chemin de fer ou sur une partie de chemin de fer par souci de sécurité. Un avis semblable a été donné le 17 octobre 1986.

Le 27 octobre suivant, le CTCF a demandé au CN et au CP de présenter un mémoire afin de savoir si le droit de demander une subvention en vertu de l'article 252 de la Loi sur les chemins de fer persiste lorsque la circulation des trains est interdite en vertu d'une ordonnance prise par un ingénieur-inspecteur sous forme d'un avis donné conformément à l'article 224 de la Loi sur les chemins de fer.

CP a dit conserver son droit à une subvention en vertu de l'article 256 de la Loi sur les chemins de fer. Selon elle, le paragraphe 256(2), qui se lit comme suit :

« Lorsque une ligne de chemin de fer non rentable, ou tout tronçon de celle-ci, sont exploitées au cours d'une période de réclamation, la compagnie exploitante peut clairement qu'une demande peut être présentée lorsqu'une ligne de chemin de fer non rentable est exploitée. De l'avis de CP, bien que l'ordonnance de l'ingénieur-inspecteur interdise explicitement à la compagnie de chemin de fer « la circulation de tout train », l'exploitation d'une ligne de chemin de fer comporte plus que la simple circulation des trains. De plus, CP déclarait ce qui suit :

« En outre, cette position s'appuie sur la façon dont la Commission établit les pertes réelles selon l'article 256. Ces pertes se rapportent aux frais afférents à de nombreux aspects de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, dont le train et la voie ne sont qu'un élément. Parmi les autres éléments de coût, on retrouve : entretien et dépréciation, frais de carburant et de salaires hors-voie, administration générale, taxes et assurances. »

Lorsque le CTCF a pris une décision dans cette affaire, il a arrêté que le droit de présenter une demande, visé au paragraphe 256(2) de la Loi sur les chemins de fer, se limite à la période au cours de laquelle la voie est exploitée « au cours d'une période de réclamation ». Dans sa décision, le CTCF déclare : « La compagnie ferroviaire n'aurait droit aux subventions que lorsqu'elle a le droit et l'obligation acquies d'exploiter la voie d'embranchement ». Par conséquent, le CTCF a conclu ce qui suit :

« Toutefois, lorsque les compagnies ferroviaires sont obligées d'exploiter un bien non rentable, mais ont été privées du droit d'exploiter ce bien à cause d'une mesure prise par une autorité supérieure tel un ingénieur-inspecteur, comme dans le cas

II - Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada

APPELS RETIRÉS EN 1987

CN c. la CCT et la Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale

Dossiers : 84-A-311

A-806-84

La Compagnie des chemins de fer nationaux du

Canada (CN), dont la demande d'autorisation

d'interférer avec l'appel appuyée par CP, soutenait les

points suivants :

1. Le Comité des transports par chemin de fer

(CTCF) a commis une erreur en décidant que

l'application des règles du Canadian Car

Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F)

1032 violait les dispositions de la partie II de la Loi

sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO).

2. Le CTCF a commis une erreur en acceptant la

demande initiale de l'intimée, en l'occurrence la

Continental Grain Co. (Canada) Ltd., aux termes

de l'article 52 de la LTGO, et il a violé une règle

de justice naturelle en n'accordant pas au

demandeur un délai suffisant pour répliquer, dans

les deux cas, contrairement aux dispositions des

Règles générales de la CCT.

3. Le CTCF a commis une erreur en tranchant la

demande de l'intimée aux termes de l'article 52 de

la LTGO. De nombreuses questions qui y étaient

soulevées avaient en effet été soumises à la

considération de la Cour d'appel, à la demande de

l'intimée, lors d'une affaire précédente pour

laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel.

Le 3 novembre 1987, le CN s'est désisté de l'appel.

Atlantic Container Express Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossier : 87-A-384

Dans un avis de requête daté du 25 septembre 1987,

Atlantic Container Express Inc. (ACE) demandait

l'autorisation d'interférer avec l'appel de la décision

n° 1987-02 du 28 août 1987 dans laquelle le Comité

de révision de la CCT a abrogé l'ordonnance n° R-39045

du CTCF datée du 14 février 1986. Le Comité

ordonne au CN d'entreprendre une revue immédiate

APPELS RETIRÉS EN 1988

Algoma Central Railway c. la CCT

Cour d'appel fédérale

Dossiers : 87-A-371

A-1071-87

Le 23 octobre 1987, Algoma Central Railway a obtenu

l'autorisation d'interférer avec l'appel de la décision du

chemin de fer (CTCF) ordonne la divulgation à

certaines personnes d'états financiers confidentiels

fournis à la CCT par la requérante.

Algoma Central Railway fondait sa demande sur les

motifs suivants :

• La CCT a commis une erreur lorsqu'elle a décidé

qu'il n'existe aucun obstacle juridique à la

divulgaration aux personnes en cause des

renseignements confidentiels de nature financière

fournis par la requérante;

• La CCT a commis une erreur en traitant les

parties adverses;

• La CCT a commis une erreur en ne protégeant pas

le caractère confidentiel de l'information fournie

par la requérante.

Le 18 janvier 1988, Algoma Central Railway s'est

désistée de l'appel.

Le 14 décembre 1987, Atlantic Container Express Inc.

s'est désistée de l'appel.

Le 14 décembre 1987, Atlantic Container Express Inc.

s'est désistée de l'appel.

Le 14 décembre 1987, Atlantic Container Express Inc.

s'est désistée de l'appel.

Le 14 décembre 1987, Atlantic Container Express Inc.

s'est désistée de l'appel.

Le 14 décembre 1987, Atlantic Container Express Inc.

s'est désistée de l'appel.

AUTRES

29. Express C.T.M.A. Ltée
Lettre du 23 juin 1988 dans laquelle l'ONT déclare considérer que les expéditions mer-route (fishyback) entre les îles-de-la-Madeleine et les ports de Québec quittent le « territoire choisi » au point d'entrée dans le fleuve Saint-Laurent.
30. Trans-Continental Freight Bureau
Lettre du 15 septembre 1988 dans laquelle l'ONT rejette la demande du Bureau relative à la permission spéciale no 89 visant à obtenir l'autorisation de déroger au paragraphe 177(1) de la Loi nationale de 1987 sur les transports.
- À l'étape des plaidoiries.
Reportée en 1989.
- Demande rejetée faute de preuve d'erreur de la part de l'ONT.

20.	Canadien National - Subdivision Mont-Royal	Ordonnance n° R-41370 du 17 décembre 1987 dans laquelle le CTCF ordonne au CN de payer les frais de reconstruction et d'entretien d'un pont.	Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
21.	Hydro Ontario	Ordonnance n° R-41377 du 21 décembre 1977 dans laquelle le CTCF autorise le CN à abandonner l'exploitation de son embranchement TH & B Dundas.	Demande rejetée parce qu'elle ne remplit pas les critères de révision.
22.	Voyageur Inc.	Décision du 30 décembre 1987 dans laquelle le CTCF rejette les demandes déposées par Voyageur aux termes de la Loi sur les chemins de fer, relativement aux prix exigés par VIA entre Montréal et Gaspé.	Demande rejetée faute de preuve d'erreur dans la décision initiale.
23.	Canadien National	Ordonnance n° R-41429 et décision du 31 décembre 1987 dans lesquelles le CTCF rejette la demande du CN visant une nouvelle répartition des frais applicables au service de traversiers de l'île de Vancouver.	Demande rejetée faute de motifs justifiant la modification de la méthode de répartition des frais.
24.	Ville de Fergus (Ontario)	Ordonnance n° R-41379 du 21 décembre 1987 dans laquelle le CTCF autorise le CP à abandonner l'exploitation de sa subdivision Elora.	Demande rejetée faute de preuve de motifs de révision.
25.	Gary M. Gurbin, député	Arrêté n° 1988-R-632 du 22 juillet 1988 dans lequel l'ONT autorise le CN à abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Southampton.	Reportée en 1989.
26.	Canadien National - Subdivision Chester	Décision n° 193-R-1988 de l'ONT datée du 1 ^{er} août 1988 et clarifiée par lettre datée du 19 août 1988, relativement à la production de documents concernant la demande du CN visant l'abandon d'un tronçon de la subdivision Chester.	Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
27.	Ontario Midwestern Rail Services, Project ReRail	Arrêté n° 1988-R-1115 du 1 ^{er} décembre 1988 dans lequel l'ONT autorise le CP à abandonner l'exploitation de la subdivision Goderich entre Guelph et Goderich.	À l'étape des plaidoiries. Reportée en 1989.
28.	Office du transport du grain.	Ordonnance n° WDR1987-318 du 23 novembre 1987 dans laquelle la CCT autorise le CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Acadia Valley entre Egre Junction, en Saskatchewan, et Acadia Valley, en Alberta, dès le 31 décembre 1988.	Demande agréée sur présentation de faits nouveaux; la date d'abandon est repoussée au 1 ^{er} juillet 1989.

10.	Kenn Borek Air	Ordonnance n° 1987-A-658 du 17 mars 1988 dans laquelle la CCT interdit à Borek d'exploiter les services par aéronefs du groupe C, prévus par quatre de ses licences, pendant 10 jours, à compter du 30 mai 1988.		Demande rejetée faute de preuve d'une erreur dans la décision initiale.
11.	Rog-Air Ltd. (Frontier Air)	Décision n° 222-A-1988 du 5 août 1988 dans laquelle l'ONT refuse d'autoriser l'exploitation de services de la classe 2 à divers points situés dans le nord de l'Ontario et du Québec.		Reportée en 1989.
12.	Air Transat	Décision du 29 septembre 1988 dans laquelle l'ONT répartit les places sur le marché des vols affrétés Canada-France pour l'hiver 1988-1989 entre Nationalair, Air Transat et Minerve Canada.		Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
13.	Minerve Canada	Décision du 29 septembre 1988 dans laquelle l'ONT répartit les places sur le marché des vols affrétés Canada-France pour l'hiver 1988-1989 entre Nationalair, Air Transat et Minerve Canada.		Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
14.	Air 2000 Airlines	Décision du 3 novembre 1988 dans laquelle l'ONT conclut qu'Air 2000 n'est pas une compagnie canadienne au sens de l'article 67 de la LNT.		Cas réglé à la suite de la délivrance d'une licence à Air 2000.
RAIL				
15.	Canadien National - Taschereau	Ordonnance n° R-40819 du 29 juin 1987 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) n'a agréé pas la demande du CN relative à l'abandon du tronçon compris entre La Sarre, au Québec, et Cochrane, en Ontario.		Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux ou d'une évolution des circonstances.
16.	CSP Foods	Décision du 16 septembre 1987 dans laquelle le CTCF confirme la restriction imposée par le CN et le CP pour le transport des produits du canola vers les E.-U.		Demande retirée le 21 juin 1988 étant donné l'incapacité du demandeur de fournir l'information requise par l'ONT.
17.	M-TRAC	Décision et ordonnance n° R-41300 du CTCF datées du 14 décembre 1987 relatives aux trains sans fourgon de queue.		Demande rejetée parce qu'elle ne remplit pas les critères de révision.
18.	Canadien National - Subdivision Burford	Point 3 de l'ordonnance n° R-41264 du CTCF datée du 25 novembre 1987, qui somme le CN de poursuivre l'exploitation de services restreints.		Reportée en 1989.
19.	Palliser Grain Co. Ltd.	Ordonnance n° WDR1987-321 du 30 novembre 1987 autorisant l'abandon d'un tronçon de la subdivision Colony du CP.		Demande rejetée faute de preuve de faits nouveaux et d'erreur de fait.

ANNEXE E

I - CAS DE RÉVISION - DÉCISIONS PRISES EN 1988

AIR	
Demandeur	Objet
1. Québecair	Décision du 24 septembre 1987 dans laquelle le Comité des transports aériens (CTA) annule une ordonnance enjoignant à Trans-Côte de justifier qu'il n'y a pas lieu d'annuler ses licences pour motif d'exploitation illicite.
2. Trans-Côte Inc.	Décision du 6 novembre 1987 dans laquelle le CTA modifie la date de l'audience publique sur l'exploitation illicite présumée (plainte de Québecair).
3. National	Décision du 16 novembre 1987 dans laquelle le CTA accorde à Minerve Canada l'autorisation temporaire d'exploiter un service international de vol affrétés de la classe 9-4 à partir d'une base située à Montréal.
4. Minerve Canada	Décisions des 18 et 23 décembre 1987 dans lesquelles le CTA interdit à Minerve Canada de participer au marché de vols affrétés Canada-France durant l'été 1988.
5. Air Transat 6. Wardair 7. Air Canada 8. National	Décision du CTA datée du 31 décembre 1987 relative à la répartition des places sur le marché Canada-France pour l'été 1988.
9. Minerve Canada	Autorisation de demander la révision de la décision du CTA datée du 31 décembre 1987 relative à la répartition des places sur le marché Canada-France pour l'été 1988.
Décision	<p>Demande rejetée. Le CTA n'a commis aucune erreur de droit.</p> <p>Concours de circonstances (voir le point n° 1). Trans-Côte est disculpée et l'audience n'a pas lieu.</p> <p>Demande rejetée parce qu'elle ne remplit pas les critères de révision spécifiés au paragraphe 85(1) des Règles générales de la CCT.</p> <p>Demande agréée pour motif d'erreur de droit. À la suite de la nouvelle répartition des places, Minerve Canada obtient une part du marché.</p> <p>Demandes rejetées parce qu'elles ne remplissent pas les critères de révision.</p> <p>Demande agréée pour motif d'erreur de fait. À la suite de la nouvelle répartition des places, la part d'Air Transat est réduite.</p> <p>Demande retirée à la suite de la décision visée au point n° 4.</p>

ANNEXE E

SECRÉTARIAT ET SERVICES JURIDIQUES

I	Cas de révisions - Décisions prises en 1988	95
II	Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada	99

Total		
Notukeu	Notukeu (p.m. 0,0)	96,9
Outlook	Moose Jaw (p.m. 2,3)	118,0
Pennant	Wickett (p.m. 0,0)	19,4
Reford	Kerrobot (p.m. 0,0)	42,8
Russell	Binscarth (p.m. 0,0)	23,9
Sharnrock	Archive (p.m. 0,0)	103,4
Shaunavon	Assiniboia (p.m. 0,0)	118,2
Stirling	Manyberries (p.m. 0,0)	84,5
Tisdale	Goudie (p.m. 0,0)	131,7
Turin	Lethbridge (p.m. 0,0)	27,0
Tyvan	Stoughton (p.m. 0,0)	87,2
Vanguard	Swift Current (p.m. 2,0)	74,3
White Fox	Nipawin (p.m. 0,0)	73,4
Willingdon	Lloydminster (p.m. 0,0)	144,1
Winnipeg Beach	Gimli (p.m. 58,0)	24,6
Wood Mountain	Ogle (p.m. 0,0)	64,9
Total		3 419,3
*Appartient au CN, exploité par le CP.		
Vai Marie (p.m. 96,9)	Outlook (p.m. 120,3)	118,0
Hazlet (p.m. 19,4)	Wilkie (p.m. 42,8)	19,4
Inglis (p.m. 23,9)	Hak (p.m. 103,4)	23,9
Shaunavon (p.m. 118,2)	Stirling (p.m. 84,5)	103,4
Nipawin (p.m. 131,7)	Turin (p.m. 27,0)	118,2
Crety (p.m. 87,2)	Meyronne (p.m. 76,3)	84,5
Sharpe (p.m. 73,4)	Brudersheim (p.m. 144,1)	131,7
Riverton (p.m. 82,6)	Mankota (p.m. 64,9)	27,0

Total		3 211,6	
Smoky	Winagami (p.m. 263,5)	Spirit River (p.m. 357,2)	93,7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (p.m. 0,0)	Humbolt Jct. (p.m. 54,1)	54,1
Site Rose	Ochre River (p.m. 0,0)	Ste Rose du Lac (p.m. 11,7)	11,7
Tisdale	Hudson Bay (p.m. 0,0)	Prince Albert (p.m. 161,2)	161,2
Turtleford	North Battleford (p.m. 0,0)	St. Walburg (p.m. 77,7)	77,7
Weyburn	Talmage (p.m. 0,0)	Bengough Jct. (p.m. 39,7)	39,7
White Bear	Eston Jct. (p.m. 0,0)	Lacadena (p.m. 24,5)	24,5
Winnipegosis	Siton Jct. (p.m. 0,0)	Fork River (p.m. 10,9)	10,9

* Appartient au CP, exploitée par le CN

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Atliawan	Shaunavon (p.m. 0,0)	Notukeu (p.m. 65,7)	65,73
Amulet	Omission (p.m. 30,9)	Crane Valley (p.m. 38,6)	7,7
Arborg	Rugby (p.m. 5,4)	Arborg (p.m. 75,1)	69,7
Arcoia	Schwitzer (p.m. 0,0)	Arcoia (p.m. 96,7)	96,7
Assiniboia	Amulet (p.m. 46,0)	Assiniboia (p.m. 111,1)	65,1
Bassano	Empress (p.m. 0,0)	Bassano (p.m. 118,4)	118,4
Bromhead	Estevan (p.m. 0,0)	Minton (p.m. 79,1)	86,1
Bulyea	Neudorf (p.m. 0,0)	Bulyea (p.m. 86,4)	86,4
Burstall	embr. Schuler.	(y compris l'embr. Tribune p.m. 7,0)	
Cardston	Stirling (p.m. 0,0)	Cardston (p.m. 46,8)	6,8
Coronation	Kerrobert (p.m. 1,5)	Coronation (p.m. 116,5)	115,0
Dodsland*	Dodsland Jct. (p.m. 0,0)	Fin de la voie (p.m. 28,4)	28,4
Dunelm	Player (p.m. 0,0)	Stimlie (p.m. 25,2)	25,2
Empress	Leader (p.m. 88,2)	Empress (p.m. 111,8)	23,6
Expense	Curtie (p.m. 0,0)	Assiniboia (p.m. 64,6)	64,6
Fife Lake	Assiniboia (p.m. 0,0)	Coronach (p.m. 60,5)	60,5
Glenboro	Murray Park (p.m. 6,0)	Souris (p.m. 146,0)	155,0
Gravelbourg*	Mossbank Jct. (p.m. 0,0)	Tyson (p.m. 57,3)	57,3
Gretna/			
La Rivière	Fortress (p.m. 11,5) - Rosefeld - Gretna (p.m. 14,1)	Golden Prairie (p.m. 17,8)	56,8
Hatton	Hatton (p.m. 0,0)	Standard (p.m. 36,5)	17,8
Irricana	Bassano (p.m. 0,0)	Kerrobert (p.m. 102,5)	102,5
Kerrobert	Outlook (p.m. 0,0)	Griffin (p.m. 43,6)	43,6
Kisbey	Arcoia (p.m. 0,0)	Moison (p.m. 43,6)	10,4
Lac du Bonnet	Beausejour (p.m. 33,2)	Nevis (p.m. 70,8)	70,8
Lacombe	Coronation (p.m. 0,0)	Carbon (p.m. 58,3)	16,2
Langdon	Cosway (p.m. 42,1)	La Rivière (p.m. 111,0)	56,8
La Rivière	Rosefeld (p.m. 54,2)	Lloydminster (p.m. 104,3)	104,3
Lloydminster	Wilkie (p.m. 0,0)	Hays (p.m. 112,3)	112,3
Lomond	Eltham (p.m. 0,0)	Waskada (p.m. 17,6)	17,6
Lytleton	Deloraine (M. 0,0)	Macklin (p.m. 46,4)	46,4
Macklin	Kerrobert (p.m. 0,0)	FT, Macleod (p.m. 105,3)	73,8
Macleod	Albertyde (p.m. 31,5)	Lac Vert (p.m. 56,2)	56,2
Melfort	Langigan (p.m. 0,0)	Napinka (p.m. 108,5)	108,5
Napinka	La Rivière (p.m. 0,0)	Neudorf (p.m. 126,2)	75,5
Neudorf	Sylsipur (p.m. 50,7)		

XIII-EMBRANCHEMENT SERVANT AU TRANSPORT DES CÉRÉALES POUR LA CAMPAGNE AGRICOLE 1988-1989

Subdivision	Entre	Milliages
Alliance	Alliance Jct. (p.m. 0,0)	59,2
Amiens	Spiritwood (p.m. 49,1)	25,9
Arbortfield	Crane (p.m. 0,0)	19,4
Athabasca	Morin Jct. (p.m. 20,2)	72,9
Avonlea	Avonlea (p.m. 51,5)	36,8
Barthhead	Carley Jct. (p.m. 0,0)	26,1
Battleford	Battleford (p.m. 0,0)	7,8
Bengough	Bengough Jct. (p.m. 0,0)	71,5
Big River	Big River Jct. (p.m. 0,0)	56,5
Blaine Lake	Prince Albert Jct. (p.m. 0,0)	116,5
Bodo	Unity (p.m. 0,0)	40,3
Bolney	Spruce Lake Jct. (p.m. 0,0)	15,7
Bonnyville	Abilene Jct. (p.m. 0,0)	61,1
Brooksbys	Naisberry Jct. (p.m. 0,0)	51,1
Carlton	Dalmeny (p.m. 0,0)	28,2
Carman	Carman Jct. (p.m. 0,0)	50,9
Central Butte	Kalium (p.m. 25,0)	85,5
Chelian	Reserve (p.m. 0,0)	60,1
Conquest	Conrose Jct. (p.m. 0,0)	94,3
Corning	Feebles (p.m. 0,0)	15,0
Coronado	Kerensky (p.m. 35,0)	104,6
Cowan	North Jct. (p.m. 0,0)	98,5
Cromer	Maryfield (p.m. 75,8)	52,8
Cudworth	Meacham (p.m. 23,6)	62,8
Elrose	Conquest Jct. (p.m. 0,0)	104,8
Erwood	Swan River (p.m. 0,0)	23,0
Glenavon	Kipling (p.m. 0,0)	87,5
Grande Prairie	Rycroft (p.m. 0,0)	138,0
Hartney	Belmont (p.m. 0,0)	42,4
Hermcher	Gilliam (p.m. 330,3)	179,6
Imperial*	Watrous (p.m. 0,0)	60,2
Lac La Biche	Banko Jct. (p.m. 0,0)	9,5
Lewvan	Minard Jct. (p.m. 0,0)	115,9
Mantario	Mantario Jct. (p.m. 0,0)	43,8
Mattador*	Mattador Jct. (p.m. 0,0)	29,7
Miami	Morris (p.m. 0,0)	102,2
Neepawa	Neepawa (p.m. 0,0)	5,3
Northgate	Elcott (p.m. 3,7)	35,7
Oakpoint	Steep Rock Jct. (p.m. 129,7)	22,8
Paddockwood	Whitestar (p.m. 1,7)	22,2
Peace River	Roma Jct. (p.m. 60,6)	52,8
Porter	Oban Jct. (p.m. 0,0)	18,0
Preeceville	Thunderhill Jct. (p.m. 0,0)	65,3
Preeceville	Lilian (p.m. 67,4)	48,8
Rhein	Campbell (p.m. 0,0)	45,2
Roblnhood	Speers Jct. (p.m. 0,0)	69,6
Rosburn	Rosburn Jct. (p.m. 0,0)	104,3
Alliance (p.m. 59,2)		
England (p.m. 75,0)		
Arbortfield (p.m. 19,4)		
Athabasca (p.m. 93,1)		
Moose Jaw Jct. (p.m. 88,3)		
Barthhead (p.m. 26,1)		
Battleford Jct. (p.m. 7,8)		
Willowbunch (p.m. 71,5)		
Big River (p.m. 56,5)		
Denholtm (p.m. 116,5)		
Cactus Lake (p.m. 40,3)		
Paradise Hill (p.m. 15,7)		
Grand Centre (p.m. 61,1)		
Carrot River (p.m. 51,1)		
Laird (p.m. 28,2)		
Grayville (p.m. 50,9)		
Riverhurst (p.m. 110,5)		
Crooked River (p.m. 60,1)		
Beechy (p.m. 94,3)		
Corning (p.m. 15,0)		
Elk Point (p.m. 139,6)		
Swan River (p.m. 98,5)		
Kipling (p.m. 128,6)		
St. Louis (p.m. 86,4)		
Gilliden (p.m. 104,8)		
Birch River (p.m. 23,0)		
McCallum (p.m. 87,5)		
Dawson Creek (p.m. 138,0)		
Eigin (p.m. 42,4)		
Churchill (p.m. 509,9)		
Dilke (p.m. 60,2)		
Bon Accord (p.m. 9,5)		
Whitmore (p.m. 115,9)		
Gilliden (p.m. 43,8)		
Kyle (p.m. 29,7)		
Belmont (p.m. 102,2)		
Rosburn Jct. (p.m. 5,3)		
Lampman (p.m. 39,4)		
St. Martin (p.m. 152,5)		
Paddockwood (p.m. 23,9)		
Himes Creek (p.m. 113,4)		
Cando (p.m. 18,0)		
Sturges Jct. (p.m. 65,3)		
Kevington (p.m. 114,2)		
MacNutt (p.m. 45,2)		
Glaslyn (p.m. 69,6)		
Russell (p.m. 104,3)		

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(CN) Preeceville	Preeceville-Kelvington 72,73-113,58	40,85	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 13 juillet 1990.
Alberta			
(CP) Altawan	Notukeu-Manyberries 65,7-122,1	56,4	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 29 décembre 1990.
(CN) Coronado	Elk Point-Lindbergh 140,20-151,78	11,58	Avis des pertes réelles publié le 25 novembre 1988.
(CP) Willingdon (embr. Chemical)	p.m. 0,0-p.m. 6,0	6,0	Abandon le 1 ^{er} décembre 1989.
Colombie-Britannique			
(CP) Boundary	Robson West-Midway (embr. Carson et Carmi) 30,7-126,6	100,3	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 30 juin 1990.
(CN) Cowichan	Victoria 0,00-1,90	1,90	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1990.
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	Victoria 0,00-1,37	1,37	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1990.

(CN) Taschereau	La Sarre-Cochrane 99,00-181,42	82,42	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 29 juin 1990.
(CN) Uxbridge (embr. Campbelleford)	Peterborough-Lindsay 63,25-85,18 (embr. Lakefield et Ashburnham)	32,16	Demande reçue le 13 juin 1988. Enquête selon le paragraphe 157 (4) en cours.
(CP) Waterford	Hamilton-Brantford 41,0-61,0	20,0	Demande reçue le 31 août 1988.
Manitoba			
(CN) Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch 0,50-72,00	71,50	Ordonnance d'abandon WDR-1987-333 révoquée par C.P. 1988-457. Révision après le 31 déc. 1988.
(CN) Neepawa	Neepawa-Rossburn Junction 33,6-37,79	4,19	L'abandon dépend de la construction d'un raccourcement. Financement non fourni à ce jour.
(CN) Rossburn	Rossburn Junction-Bethany 0,00-11,90	11,90	L'abandon dépend de la construction d'un raccourcement. Financement non fourni à ce jour.
Saskatchewan			
(CN) Acadia Valley	Eyre Junction-Acadia Valley 0,00-23,67	23,67	Abandon le 1 ^{er} juillet 1989.
(CN) Avonlea	Parry-Avonlea 29,81-51,45	21,64	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 28 novembre 1989.
(CN) Central Butte	Moose Jaw Junction-Mawer 39,37-85,00	45,63	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 27 août 1990.
(CN) Chelran	Reserve-Weekes 0,00-12,87	12,87	Avis de réexamen publié le 15 décembre 1988.
(CP) Colony	Rockglen-Killdeer 0,0-24,6	24,6	Abandon le 31 août 1989.
(CN) Corning	Peebles-Corning 0,00-15,00	15,00	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 22 septembre 1989.
(CN) Erwood	Baden-Hudson Bay 50,85-100,00	49,15	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1988.
(CP) Kisbey	Griffin-Weyburn 43,6-60,9	17,3	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 29 décembre 1990.
(CP) Neudorf	Rocanville-Esterhazy 53,5-82,0	28,5	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1988.
(CN) Porter	Oban Junction-Cando 0,00-18,00	18,00	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 31 décembre 1989.

Ontario			
(CP) Temiscaming	Temiscamingue-Gendreau 40,5-47,9	7,4	Demande reçue le 8 juillet 1988. Avis des pertes réelles publié le 15 décembre 1988.
(CN) Temiscouata	Cabano-Edmunston East 44,00-77,00	33,00	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CN) Burford	Brantford-Burford 3,35-11,00	7,65	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici le 25 novembre 1990.
(CP) Carleton Place	Nepaan-Carleton Place 9,0-28,1	19,1	Abandon le 29 décembre 1989.
(CN) Forest	Lucan-Parkhill 15,50-30,50	15,00	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 25 février 1989.
(CN) Kincardine	Listowel (p.m. 0,0-p.m. 1,41) 0,0-1,4	1,41	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 26 mars 1990.
(CN) Kincardine	Listowel-Wingham 1,41-30,34	28,93	Audience publique tenue le 26 juillet 1988. Rapport en instance d'approbation par l'ONT.
(CN) Newton	Stratford-Palmerston 1,17-36,62	35,45	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 26 mars 1990.
(CN) Owen Sound	Palmerston-Owen Sound 0,00-71,43	71,43	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 26 mars 1990.
(CN) Renfrew	Nepaan-Renfrew 0,00-43,78	43,78	Abandon le 30 décembre 1989 ou à la date de commencement des services ferroviaires de remplacement sur la voie BASF, si celle-ci est antérieure à la première.
(CP) Simcoe/Waterford	Waterford à Simcoe Junction 35,3-43,1 Brantford à L.E. & N. Junction (embr. Waterford) 63,7-78,9	7,8	Demande reçue le 31 août 1988.
(CP) Simcoe/Waterloo	Galt-Brantford 0,00-19,4 Galt (0,0-0,8)	19,4	Demande reçue le 16 décembre 1988.
(CN) Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13,00-34,05	21,05	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 10 octobre 1989.
(CN) Southampton	Harriston Junction-Douglas Point 0,00-59,56	59,56	Abandon le 22 janvier 1989.
(CSXT) Subdivision #1	Oldcastle-Leamington 8,0-37,0 Leamington-Blenheim 39,0-73,5 Blenheim-voie industrielle Black's 75,3-95,5 Rodney-West Lorne 98,1-102,8	29,0 34,5 20,2 4,7	L'ONT considère la règle des 4 % concernant les lignes ferroviaires sur courtes distances.

Québec			
(CN) Caraque	East Bathurst-Tracadie (embr. Shippigan)	74,97	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CP) Houlton	Debec-International Boundary	5,00	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.
(CN) St-Quentin	Tide Head-I.N.R. Junction	105,76	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CP) Shogomoc	Woodstock-Newburg	2,7	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.
(CP) Shogomoc	Upper Kent-Aroostook	16,1	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.
(CP) Tobique	Perth Junction-Plaster Rock	27,5	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.
(CN) Tormentine	Sackville-Tormentine	35,39	Demande reçue le 13 oct. 1988. Requête de mise en attente du CN; reprise le 1 ^{er} décembre.
(CN) Chandler	St-Adélaid-Gaspé	56,13	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 24 mars 1990.
(CN) Chapais	Franquet-Chapais	97,34	Avis des pertes réelles publié le 8 juin 1988. Prolongation par l'ONT de la période d'intervention jusqu'au 15 novembre 1988. Une audience publique aura lieu en février 1989.
(CN) Danville	Chaudière-Richmond (embr. Industrial, Victo Container et Victoriaville)	88,62	Rapport en instance d'approbation par l'ONT.
(CN) Granby	Granby-Chambly	35,00	Maintien en exploitation. Réexamen le 1 ^{er} décembre 1990.
(CP) Ste-Agathe	St-Jérôme-St-Agathe	30,8	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CP) Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier	93,8	Avis de réexamen publié le 2 décembre 1988.
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's	33,88	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 30 novembre 1991.
(CN) St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	19,07	Maintien en exploitation. Réexamen d'ici au 25 juillet 1989.
(CN) Sorel	Sorel-St-Gregoire (embr. Des Ormeaux et Bécancour)	39,30	Audience publique tenue le 16 juin 1988. Rapport en instance d'approbation par l'ONT.

XII- ABANDON D'EMBRANCHEMENTS, DEMANDES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1988

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Etat
Terre-Neuve			
(CN) Stephenville	White Road-Stephenville	7,00	Publication de l'avis des pertes réelles le 25 novembre 1988.
Nouvelle-Écosse			
(CN) Chester	Barry's Stillwater Marsh-Liverpool	66,82	Demande reçue le 20 juin 1988. L'ONT attend le jugement de la Cour d'appel.
(CP) Kentville	Kentville-Annapolis Royal 4,6-58,4	53,8	Publication de l'avis des pertes réelles le 8 décembre 1988.
(CP) Yarmouth	Annapolis Royal-Yarmouth	86,0	Publication de l'avis des pertes réelles le 8 décembre 1988.
Ile-du-Prince-Édouard			
(CN) Borden	Charlottetown-Borden 0,00-42,40	42,40	Demande reçue le 13 oct. 1988. Requête de mise en attente du CN le 20 octobre; reprise le 1 ^{er} décembre.
(CN) Kensington	Emerald Junction-Linkletter	19,45	Demande reçue le 13 oct. 1988. Requête de mise en attente du CN le 20 octobre; reprise le 1 ^{er} décembre.
(CN) Kensington	Linkletter-Tignish 19,45-84,61	65,16	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
(CN) Montague	Mount Stewart Junction-Montague	25,61	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill-Ulig (y compris une partie de l'embr. Mt. Herbert) 0,00-17,77	22,37	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
(CN) Souris	Royalty Junction-Souris	55,02	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
(CN) Souris (Embr. Elmira)	Harmony Junction-Baltic	5,00	Publication de l'avis de réexamen le 13 déc. 1988.
Nouveau-Brunswick			
(CP) Aroostook	Aroostook-International Boundary	4,8	Avis des pertes réelles publié le 30 déc. 1988.

(CN) Rentre	Nepean-Rentre	0,00-43,78	43,78	1988-R-1216	88/12/30	Abandon le 30 déc. 1989 ⁽¹⁾
Manitoba						
(CN) Chisel Lake	Optic Lake-Osborne Lake		71,05	1988-R-715	88/08/16	Abandon le 15 sept. 1988
Saskatchewan						
(CN) Cudworth	St.Louis (p.m. 84,60-p.m. 86,36)		1,76	1988-R-573	88/07/06	Abandon le 6 août 1988
(CP) Colony	Rockien-Killdeer		24,6	1988-R-903	88/10/12	Abandon le 31 août 1989
Alberta						
(CN-CP) Langdon/Rosedale-Bullpound	Rosedale-East Coulee		8,80	1988-R-702	88/08/08	Abandon le 7 sept. 1988
Section conjointe						
(CP) Willingdon (Embr. Chemical)	P.M. 0,00-P.M. 6,0		6,0	1988-R-1117	88/12/01	Abandon le 1 ^{er} déc. 1989
Colombie-Britannique						
(CP) Boundary	Robson West-Miday (y compris les embr. Carson et Carmi) 30,7-126,6		100,3	1988-R-547	88/06/30	Maintien en exploitation
(CP) Kaslo	Rosebery-Nakusp		27,4	1988-R-1114	88/12/01	Abandon le 31 déc. 1988

(1) Ou à la date de commencement des services ferroviaires de remplacements sur la voie BASF, si cette date est antérieure à la première.

XI- ARRÊTÉS ET DÉCISIONS, 1988 ABANDON D'EMBRANCHEMENTS

Subdivision	Entre les points milliaires	Nombre de milles	Date de l'arrêt	Décision
Nouveau-Brunswick				
(CP) St.Andrews	Embr. Champlain-St.Andrews	9,7	1988-R-897	Abandon le 6 nov. 1988
Québec				
(CN) Lac-St-Jean	Jonction Baie des Ha Ha- Chicoutimi 205,65-210,96	5,31	1988-R-398	Abandon le 1 ^{er} mai 1988
(CN) Montfort (Embr. Grenville)	Grenmont-Saint-André Est	17,70	1988-R-714	Abandon le 14 sept. 1988
(CN) St-Raymond	Hedley-Jackson's	33,88	1988-R-1085	Maintien en exploitation
(CN) Mont-Royal	Vai Royal-Cartierville	0,81	1988-R-1084	Abandon le 30 déc. 1988
(CN) Granby	Granby-Chambly	35,00	1988-R-1116	Maintien en exploitation
(CN) Granby (Embr. West Shefford)	p.m. 0,00-p.m. 14,24	14,24	1988-R-1116	Abandon le 31 déc. 1988
Ontario				
(CP) St.Mary's	St.Mary's (p.m. 23,55-p.m. 25,00) 23,55-25,00	1,45	1988-R-601	Abandon le 13 août 1988
(CN) Southampton	Harrison Jct-Douglas Point	59,56	1988-R-632	Abandon le 22 janvier 1989
(CN) Bruce Lake	Carroll Jct-Bruce Lake	66,16	1988-R-745	Abandon le 25 sept. 1988
(CP) Goderich	Guelph-Goderich 34,9-112,1	77,2	1988-R-1115	Abandon le 31 déc. 1988
(CP) Carleton Place	Napean-Carleton Place	19,1	1988-R-1248	Abandon le 29 déc. 1989

**X - PROGRAMME DE SUBVENTIONS AU TRANSPORT
DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
PAIEMENTS CERTIFIÉS POUR L'ANNÉE 1988**

PAIEMENTS CERTIFIÉS⁽¹⁾		PAIEMENTS CERTIFIÉS⁽¹⁾		PAIEMENTS CERTIFIÉS⁽¹⁾		PAIEMENTS CERTIFIÉS⁽¹⁾		PAIEMENTS CERTIFIÉS⁽¹⁾	
1988		1987		1987		1987		1987	
Camion	Bateau	Chemini	de fer	Camion	Bateau	Chemini	de fer	Camion	Bateau
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes									
-	-	13,1	-	-	-	-	-	-	-
Lois sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique									
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Article 3 (Trafic en direction ouest)									
-	23,0	-	-	20,4	-	-	-	-	-
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic en direction ouest)									
-	8,1	3,8	-	7,0	-	4,2	-	-	-
Article 6 (Subventions sélectives — Trafic intérieur)									
0,8	40,1	7,6	0,5	33,90	0,5	7,0	33,90	24,3	61,3
Total (Programme)									
0,8	71,2	24,7	0,5	61,3	0,5	24,3	61,3	205	13 422
Total des réclamations acceptées pour vérification									
34	13 971	156	43	13 422	39	201	13 283	205	13 422
Nombre de réclamations examinées									
37	14 262	150	39	13 283	37	201	13 283	201	13 283

(1) Millions de dollars

IX - RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987
EN VERTU DE L'ARTICLE 261 DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER
(SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Compagnie	Entre	80 % des pertes réelles réclamées ⁽¹⁾	Palements versés au 31 déc. 1988 (80 % des pertes réelles certifiées)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Bishop's Falls-Corner Brook Edmonton-Waterways (Muskeg Special) Toronto-North Bay ("Northlander")	300 510 563 916 2 309 866 2 404 380	199 939 394 741 2 194 372 2 284 161
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2 404 380	2 284 161
3. Compagnie de chemin Sept-Îles-Labrador City/ de fer du littoral nord Schefferville de Québec et du Labrador (QNS&L)		2 169 404	957 600
Total		7 748 076	6 030 813 ⁽²⁾

(1) 80 % des pertes réelles réclamées par le CN, le 27 juin 1988, par l'Algoma Central, le 22 juin 1988, et par la QNS&L, le 20 juin 1988.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 5 145 005 \$ pour 1987 ainsi que des paiements de 885 808 \$ pour 1988.

VIII-SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987
EN VERTU DE L'ARTICLE 258 DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER
(EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées ⁽¹⁾	\$	Palements versés au 31 déc. 1988	\$
Manitoba					
1. Sherridon	Sherritt Jct.-Lynn Lake	3 236 712		2 913 041	
2. Thicket -Herchmer	Thompson Jct.-Gillam	2 600 063		2 340 057	
Saskatchewan					
3. Gravelbourg	Gravelbourg Jct.-Claybank	37 475		33 728	
4. Northgate	Northgate-Elicott	27 573		24 816	
5. Northgate	Elicott-Lampman	134 271		120 844	
Alberta					
6. Demay	Roundhill-Ryley	43 515		39 164	
7. Sheerness	Batter Jct.-Sheerness	100 796		90 716	
Total partieI (CN)					
		6 180 405		5 562 366	
CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE					
Saskatchewan					
8. Kisbey	Griffin-Weyburn	10 586		9 527	
9. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	1 509 399		1 358 459	
Alberta					
10. Altawan	Notukeu-Manyberries	27 145		24 431	
11. Willingdon (embr. Chemical)	p.m. 0,0 - p.m. 6,0	22 048		19 843	
Total partieI (CP)					
		1 569 178		1 412 260	
TOTAL (CN et CP)					
	article 258	7 749 583		6 974 626	

(1) Réclamations déposées par le CN, le 23 juin 1988, et par le CP, le 29 juin 1988.

49. Carleton Place	Nepaar-Carleton Place	221 770	199 593
50. Elora	Cataact-Elora	16 825 ⁽³⁾	15 143
51. Goderich	Guelph-Goderich	548 457 ⁽³⁾	493 611
52. H & D Branch	Dundas (p.m. 0,00 - p.m. 2,66)	11 421 ⁽³⁾	10 279
53. Port Burwell	Tillsonburg-Port Burwell	84 081 ⁽²⁾	75 673
54. St-Mary's	Ingersoll North - Zorra	8 338 ⁽²⁾	7 504
55. Teeswater	Fraxa-Teeswater	4 121 ⁽³⁾	3 709
Saskatchewan			
56. Colonsay	Amazon-Colonsay	61 869 ⁽²⁾	55 682
57. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	26 863 ⁽²⁾	20 579
Alberta			
58. Langdon (CP et CN)	Rosedale-East Coulee	93 634	88 771
59. Kaslo	Rosebery-Nakusp	617 106	555 395
Colombie-Britannique			
Total partiel (CP)		2 818 362	2 532 930
Total (CN et CP)		13 641 830	11 465 568
article 256			

(1)

Réclamations déposées par le CN, le 23 juin 1988, et par le CP, le 29 juin 1988.

(2)

Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1987, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.

(3)

Comme il s'agit d'une nouvelle requête en 1988, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.

(4)

Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une courte distance.

(5)

Se prolonge au Québec sur une courte distance.

(6)

Se prolonge au Manitoba sur une courte distance.

Ontario			
23.	Brantford	53 956	48 560
24.	Burford	137 678 ⁽²⁾	123 910
25.	Campbellford	121 283 ⁽²⁾	109 155
26.	Cayuga	16 112 ⁽²⁾	14 501
27.	Fergus	132 584	119 326
28.	Forest	103 474	93 127
29.	Guelph	43 966 ⁽²⁾	39 569
30.	Kincardine	166 869	150 182
31.	Newton	386 838	348 154
32.	Owen Sound	1 137 743	1 023 969
33.	Renfrew	168 112 ⁽³⁾	Nul
34.	Smiths Falls	169 575	152 618
35.	Southampton	551 534	496 381
36.	Taschereau ⁽⁵⁾	487 758	438 982
Manitoba			
37.	Inwood	284 375	255 938
Saskatchewan			
38.	Erwood ⁽⁶⁾	335 219	301 697
Alberta			
39.	Langdon (CN et CP)	51 426	46 283
Colombie-Britannique			
40.	Cowichan	125 508 ⁽³⁾	Nul
41.	Cowichan	71 149	Nul
(embr. Saanich)			
42.	Cowichan	267 143	240 429
-Tidewater	Deerholme-Typ		
43.	Tidewater	89 437 ⁽³⁾	80 493
Total partiel (CN)			
10 823 468			
8 932 638			
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Nouveau-Brunswick			
44.	Shore Line	5 594 ⁽³⁾	5 035
Québec			
45.	Tring (QCR)	127 285	114 557
46.	Ste-Agathe	239 414	215 473
47.	Ste-Agathe	572 100	514 890
Ontario			
48.	Bobcaygeon	174 484 ⁽²⁾	157 036
Dranoel-Lindsay			
Tring Junction-Courcelles			
St-Jérôme-Ste-Agathe			
Ste-Agathe-Mont-Laurier			

VII - RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987
EN VERTU DE L'ARTICLE 256 DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER
(EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées ⁽¹⁾	\$	Paiements versés au 31 déc. 1988	\$
Terre-Neuve					
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	8 595 ⁽²⁾		7 736	
Nouvelle-Écosse					
2. Hopewell (embr. Thorburn)	New Glasgow-Thorburn	61 665		55 499	
Ile-du-Prince-Édouard					
3. Kensington	Linkletter-Tignish	454 748		409 273	
4. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague	136 558		122 902	
5. Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (et une partie de l'embr. Mount Herbert)	55 283		49 755	
6. Souris	Royalty Jct.-Souris	374 140		336 726	
7. Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct.-Baltic	24 558		22 102	
Nouveau-Brunswick					
8. Bartibog	Baribog - Heath Steele	83 091 ⁽²⁾⁽³⁾		74 782	
9. Caraqueet	Gloucester Jct.-Tracadie	394 745		355 271	
10. Centreville	(y compris l'embr. Shippagan)	146 131		131 518	
11. St. Quentin	Valley-Woodstock	1 820 032		1 638 029	
12. Sussex (embr. Albert)	Tide Head-I.N.R. Jct. Salisbury-Synton	12 627 ⁽²⁾		11 364	
Québec					
13. Chandler	Ste-Adelaide-Gaspé	1 277 722		1 149 950	
14. Chapais	Franquet-Chapais	520 161 ⁽³⁾		Nul	
15. Granby	Waterloo-Granby	51 927		46 734	
16. Granby	Granby-Chambly	13 387 ⁽³⁾		Nul	
17. Lac-St-Jean	Baie des Ha Ha Jct.-Chicoutimi	65 753 ⁽³⁾		59 178	
18. Montfort (embr. Grenville)	Grenmont - St-André	304 ⁽³⁾		274	
19. St-Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre	102 839		92 555	
20. Temiscouata ⁽⁴⁾	Cabano-Edmundston East	246 418		221 776	
21. Valleyfield	Cantic-Barrington	16 319 ⁽³⁾		14 687	
22. Valleyfield	Aymess-Cecile	54 726 ⁽³⁾		49 253	

V - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987
EN VERTU DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER
ALGOMA CENTRAL RAILWAY

Article 261 (Services de trains de voyageurs)	
Pertes réelles	2 404 380 (1)
réclamées	
\$	
Paiements versés	2 284 161 (2)
au 31 déc. 1988	
\$	
(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.	
(2) Comprend des paiements par anticipation de 2 137 047 \$ pour 1987 ainsi que des paiements de 147 114 \$ pour 1988.	

VI - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987
EN VERTU DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER
QNS&L

Article 261 (Services de trains de voyageurs)	
Pertes réelles	2 169 404 (1)
réclamées	
\$	
Paiements versés	957 600 (2)
au 31 déc. 1988	
\$	
(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.	
(2) Comprend des paiements par anticipation de 877 800 \$ pour 1987 ainsi que des paiements de 79 800 \$ pour 1988.	

III - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Pertes réelles réclamées \$		Total	
Paielements versés au 31 déc. 1988 \$	Article 256 (Embranchements non protégés)	10 823 468	8 932 638
	Article 258 (Embranchements protégés)	6 180 405	5 562 366
	Article 261 (Services de trains de voyageurs)	3 174 292 ⁽¹⁾	2 789 052
	Article 272 (Tarifs de l'Est)	26 867 466	26 327 610
	Total	47 045 631	43 611 666⁽²⁾

- (1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.
- (2) Comprend des paiements par anticipation de 29 219 416 \$ pour 1987 ainsi que des paiements de 14 392 250 \$ pour 1988.

IV - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1987 EN VERTU DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE

Pertes réelles réclamées \$		Total	
Paielements versés au 31 déc. 1988 \$	Article 256 (Embranchements non protégés)	2 818 362	2 532 930
	Article 258 (Embranchements protégés)	1 569 178	1 412 260
	Article 272 (Tarifs de l'Est)	4 963 905	4 637 977
	Total	9 351 445	8 583 167⁽¹⁾

- (1) Comprend des paiements par anticipation de 7 743 256 \$ pour 1987 ainsi que des paiements de 839 911 \$ pour 1988.

II - SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET DES PAIEMENTS
GLOBAUX AUX CHEMINS DE FER ADMISSIBLES POUR L'ANNÉE 1987
EN VERTU DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

Palements versés au 31 déc. 1988 \$		Pertes réelles réclamées \$		Total	
Article 256 (Embranchements non protégés)		13 641 830			
Article 258 (Embranchements protégés)		7 749 583			
Article 261 (Services de trains de voyageurs)		7 748 076 ⁽¹⁾			
Article 272 (Tarifs de l'Est)		31 831 371			
		60 970 860		55 436 594 ⁽²⁾	

⁽¹⁾ La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

⁽²⁾ Comprend des paiements par anticipation de 39 977 519 \$ pour 1987 ainsi que des paiements de 15 459 075 \$ pour 1988.

ANNEXE D

I - PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1988
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (\$)	Canadien Pacifique Limitée (\$)	BC Rail Ltd. (\$)	Total (\$)
Décembre 1987	34 538 252,00 ⁽¹⁾	43 572 056,26 ⁽¹⁾	113 843,87	78 224 152,13
Janvier 1988	27 793 662,66	22 092 960,32	44 234,24	49 930 857,22
Février	28 885 841,71	25 266 017,77	136 409,91	54 288 269,39
Mars	29 976 679,55	24 870 024,79	184 002,15	55 030 706,49
Avril	41 134 692,64	41 638 500,02	100 749,84	82 873,942,50
Mai	42 221 407,36	44 869 423,18	124 804,91	87 215 635,45
Juin	36 928 032,05	35 949 424,50	210 280,15	73 087 736,70
Juillet ⁽²⁾	29 392 721,99	30 544 712,14	164 245,56	60 101 679,69
Août	32 188 837,77	27 884 302,52	155 522,31	60 228 662,60
Septembre	31 154 583,74	27 557 631,59	240 831,23	58 953 046,56
Octobre	26 051 830,34	24 906 681,63	170 307,87	51 128 819,84
Novembre	35 185 755,87	30 609 930,92	264 510,16	66 060 196,95
Total	395 452 297,68	379 761 665,64	1 909 742,20	777 123 705,52

(1) Paiement versé lors des versements de janvier, février et mars 1988 en vertu du *Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.*

(2) Comprend les versements finaux relatifs à la campagne agricole de 1987-1988 prenant fin le 31 juillet 1988.

XII Abandons d'embranchements
Demandes en instance le 31 décembre 1988 . . 85

XIII Embranchement servant au transport des
céréales pour la campagne agricole
1988-1989 90

ANNEXE D

SUBVENTIONS AU TRANSPORT

I	Palements pour l'année 1988 <i>Loi sur le transport du grain de l'Ouest</i>	73
II	Sommaire des réclamations et des paiements aux chemins de fer admissibles pour l'année 1987 en vertu de la <i>Loi sur les chemins de fer</i>	74
III	Sommaire des réclamations et des paiements pour l'année 1987 en vertu de la <i>Loi sur les chemins de fer</i> Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	75
IV	Sommaire des réclamations et des paiements pour l'année 1987 en vertu de la <i>Loi sur les chemins de fer</i> Canadien Pacifique Limitée	75
V	Sommaire des réclamations et des paiements pour l'année 1987 en vertu de la <i>Loi sur les chemins de fer</i> Algoma Central Railway	76
VI	Sommaire des réclamations et des paiements pour l'année 1987 en vertu de la <i>Loi sur les chemins de fer</i> Chemin de fer QNS&L	76
VII	Réclamations et paiements pour l'année 1987 en vertu de l'article 256 (<i>Embranchements non</i> <i>protégés</i>)	77
VIII	Réclamations et paiements pour l'année 1987 en vertu de l'article 258 (<i>Embranchements</i> <i>protégés</i>)	80
IX	Réclamations et paiements pour l'année 1987 en vertu de l'article 261 (<i>Services de trains de</i> <i>voyageurs</i>)	81
X	Programme de subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique Palements certifiés pour l'année 1987	82
XI	Arrêts et décisions, 1988 Abandons d'embranchements	83

ANNEXE C

ACCIDENTS FERROVAIRES
STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements de trains*			
Voie principale	106	0	13
Autres voies (triages, embranchements, voies d'évitement)	141	0	5
TOTAL	247	0	18
Collisions de trains*			
Voie principale	9	2	48
Autres voies (triages, embranchements, voies d'évitement)	73	0	12
TOTAL	82	2	60
Accidents mettant en cause des draines/machines d'entretien de la voie			
Déraillements	1	0	2
Collisions	10	0	11
Accidents aux passages à niveau*			
Publics (avertissement automatique)	258	33	128
Publics (avertissement passif)	187	20	97
Privés	27	3	34
Ferme	2	0	3
TOTAL DES ACCIDENTS DÉCLARÉS	474	56	262
(avec déraillements)			
Accidents/incidents mettant en cause des marchandises dangereuses			
Déraillements - voie principale	28	-	-
Déraillements - autres	135	-	-
Collisions - voie principale	1	-	-
Collisions - autres	65	-	-
Accidents à des passages à niveau	11	-	-
Incidents divers **	420	-	-

Changement du trafic ferroviaire (en tonnes métriques) entre 1987 et 1988 = + 4,5 %.

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Quatorze de ces 420 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, aucun n'a causé de blessures résultant de contact avec ces marchandises.

ANNEXE C

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Accidents ferroviaires —	
Statistiques préliminaires	69

IV ACTIVITÉS DE LA DIRECTION DU CONTRÔLE D'APPLICATION (1988)

Enquêtes		
Renvoyées à la GRC pour poursuite	100	
Sanctions administratives	120	
Demandes de renseignements		
Traitées	4 134	
Séminaires/Séances d'information		
Présentations officielles données à la GRC		
et à divers groupes de l'industrie pour leur expliquer la nouvelle loi		56

III Services internationaux

Echantillon de dossiers de vols affrétés - 1988

Types de vols affrétés		Places
Vols		
Voyages à forfait (VAF)*		
En provenance du Canada	985	146 575
En provenance de l'étranger	160	19 482
Vols sans participation et à but commun		
En provenance du Canada	677	60 948
En provenance de l'étranger	343	21 741
Frêt (en provenance du Canada)	1 267	S/A
Frêt (en provenance de l'étranger)	1 893	S/A
Vols affrétés avec réservation anticipée (VARA)*		
En provenance du Canada	1 173	221 340
En provenance de l'étranger	5	1 418
VARA/VAF*		
En provenance du Canada	14 136	3 708 443
En provenance de l'étranger	49	11 521

* Les chiffres ne tiennent pas compte des changements apportés aux programmes de vols affrétés.

Demandes	
Demandes d'exemption reçues de personnes non-titulaires de licence pour des vols affrétés (habituellement des exploitants des E.-U. utilisant de petits aéronefs)	
Demandes de licence	12
Demandes de licence	
Demandeurs canadiens	76
Demandeurs étrangers	221

2. SERVICES MARITIMES

Nombre de licences pour le transport maritime dans le Nord au 31 décembre 1988

5

Demandes de licences

Reçues en 1988

11

Réglées

5

Retirées

3

Nombre de demandes en dispense - Règlement d'exemption pour le cabotage

Reçues en 1988

58

Agréées

42

Rejetées

3

Retirées

10

Annulées (clôture du dossier)

1

En cours

2

3. SERVICES FERROVIAIRES

Certificats d'aptitude

Reçus

1

Émis

1

Certificats de nécessité et d'utilité publiques

Demandes reçues

0

Certificats émis

0

Avis de cession

Reçus

1

Réglés

0

II - Services intérieurs

1. SERVICES AÉRIENS

Nombre de licences et de licences

Transporteurs licenciés au 31 décembre 1988

223	Sud du Canada ⁽¹⁾
555	Nord du Canada ⁽²⁾
778	Nombre total de transporteurs aériens

Licences détenues par des transporteurs au 31 décembre 1988

781	Sud du Canada ⁽³⁾
857	Nord du Canada
1 638	Nombre total de licences intérieures en circulation

Demandes de licence

Reportées de 1987

24	Sud du Canada
71	Nord du Canada

Reçues en 1988

40	Sud du Canada
293	Nord du Canada

Réglées en 1988

34	Sud du Canada
194	Nord du Canada

Décisions et arrêts

Décisions

261	Arrêts
14	Avis publics

Demandes

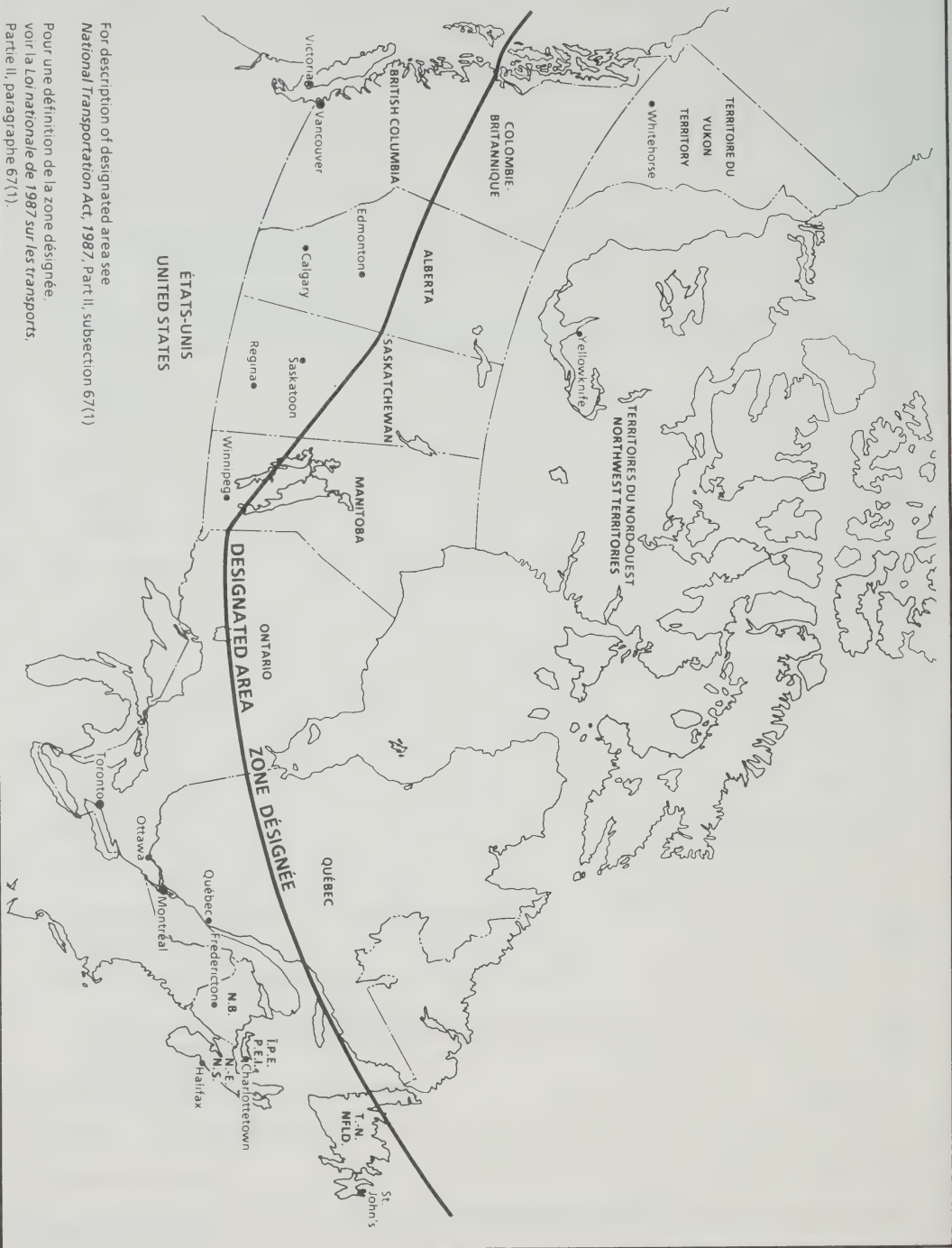
307	Audiences
0	

(1) Transporteurs qui détiennent uniquement des licences émises aux termes du paragraphe 72(1) de la Loi nationale sur les transports.
(Nota : Les transporteurs qui utilisent des hélicoptères détiennent des licences émises aux termes du paragraphe 72(1), mais ils peuvent exploiter leur service n'importe où au Canada.)

(2) Transporteurs qui détiennent des licences émises aux termes du paragraphe 72(1) de la Loi nationale sur les transports.
(Nota : Ces transporteurs détiennent également une licence émise aux termes du paragraphe 72(1).)

(3) Licences émises aux termes du paragraphe 72(2) de la Loi nationale sur les transports.

I - CARTE DU TERRITOIRE CHOISI



For description of designated area see
National Transportation Act, 1987, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée,
 voir la Loi nationale de 1987 sur les transports,
 Partie II, paragraphe 67(1).

ANNEXE B

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ

I	Carte du territoire choisi	61
II	Services intérieurs	62
III	Services internationaux	64
IV	Activités de la Direction du contrôle d'application	65

IV - PLAINTES ET ENQUÊTES SUR LES SERVICES AÉRIENS ET MARITIMES

1988	1987	
Plaintes sur les services aériens		
Plaintes des consommateurs		
*135	133	- informelles (transport intérieur)
*187	123	- informelles (transport international)
*22	18	- informelles (type de transport non spécifié)
3	—	- article 80 de la LNT
15	12	Plaintes des transporteurs
362	286	TOTAL
Plaintes sur le transport maritime		
1	—	- article 59 de la LNT
1	—	- article 13 de la LDCM
—	1	- article 23 de la Loi sur le pilotage
—	2	- plaintes informelles (LDCM)
2	3	TOTAL

* y compris les plaintes reçues par le bureau de l'Ouest.

* y compris les plaintes reçues par le bureau de l'Ouest.

II - TARIFS ET INDICATEURS DÉPOSÉS PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS
(en nombre de pages)

Tarifs de vols affrétés	1 348	1 987	1 988
Services réguliers			
Indicateurs de service	6 266		5 220
Tarifs passagers			
• Services intérieurs CAN/É.-U.	47 865		45 922
• Services transocéaniques	157 109		202 125
Tarifs de fret			
• Services intérieurs CAN/É.-U.	9 168		7 375
• Services transocéaniques	8 523		7 848
Nombre total de pages	242 411		270 462
Demandes de permission spéciale	2 220 (est.)		2,600

III - TARIFS ET INDICATEURS DÉPOSÉS PAR LES TRANSPORTEURS MARITIMES

Tarifs de conférences maritimes (29)

35 000

ANNEXE A

I - CONTRATS CONFIDENTIELS DÉPOSÉS PAR LES TRANSPORTEURS

Algoma Central Railway	6
Burlington Northern Railroad Company	88
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	361
CP Rail	629
Consolidated Rail Corporation	8
CSX Transportation	101
Kansas City Southern	1
Norfolk and Western Railway Company	15
Southern Railway System	4
Wisconsin Central Limited	10
TOTAL	1 223

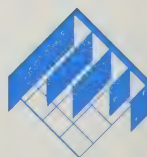
ANNEXE A

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

I	Contrats confidentiels déposés par les transporteurs	55
II	Tarifs et indicateurs déposés par les transporteurs aériens	56
III	Tarifs et indicateurs déposés par les transporteurs maritimes	56
IV	Plaintes et enquêtes sur les services aériens et maritimes	57

La Direction des services de communication renseigne le public et les médias au sujet des arrêts, des décisions et des responsabilités de l'ONT, procure au président, aux membres et au personnel de l'ONT toute une gamme de services de communication, notamment des services d'orientation, de planification, de coupures de presse et de rédaction.

Enfin, la **Direction de la vérification interne** est responsable d'un programme détaillé de vérification interne qui soumet au président et à la haute direction un aperçu objectif de l'efficacité, du coût et du rendement des politiques et des pratiques de gestion de l'ONT ainsi que des recommandations. La Direction s'assure aussi de la concordance de ces dernières avec le mandat législatif de l'ONT et les directives des organismes centraux.



DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES DE GESTION

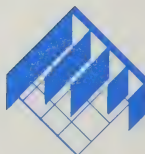
La Direction générale des services de gestion fournit une gamme exhaustive de services de soutien administratif et de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des méthodes de gestion convenues et des systèmes d'information connexes, donne des services complets en finances, en personnel et en administration générale à l'appui des programmes, conformément aux politiques administratives du gouvernement, et s'occupe de relations publiques productives pour l'ONT. La Direction générale se divise en six directions.

La Direction des services du personnel prépare et met à exécution des politiques, des systèmes et des programmes d'administration du personnel en vue d'aider l'ONT à atteindre les objectifs spécifiés dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Elle s'assure également que la gestion des ressources humaines est conforme aux politiques établies des organismes centraux.

La Direction des services financiers dresse et met en œuvre les méthodes de planification de programmes et de gestion des ressources ainsi que les politiques, les programmes et les systèmes d'administration financière de l'ONT.

Pour sa part, la **Direction des services administratifs** fournit des services touchant la gestion des fournitures, des locaux et des archives, les télécommunications, la sécurité, le contrôle des formulaires et des manuels, les contrats d'administration et remplit diverses autres fonctions administratives. Elle est également responsable des services offerts par la bibliothèque.

La Direction des services d'information formule et établit des politiques et des plans de gestion intégrée de l'information pour l'ONT, crée des systèmes informatiques adaptés aux besoins de fonctionnement et d'administration de l'ONT, et fournit des conseils sur l'application de l'informatique aux activités de l'ONT.



SERVICES JURIDIQUES

Les Services juridiques procurent des conseils aux membres, au président, aux directeurs généraux et aux employés de l'ONT.

Les Services juridiques remplissent diverses fonctions. Les avocats des Services donnent conseil sur l'interprétation et l'application des lois et des règlements qui touchent les attributions et les compétences de l'ONT. Ils recommandent à l'ONT les mesures à prendre dans des cas précis et le conseil sur les aspects juridiques de ses décisions. Les avocats de l'ONT assistent les membres et les employés dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions reçues. Ils représentent l'ONT aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement, ainsi qu'à la Cour fédérale et à la Cour suprême du Canada dans les cas d'appels des décisions de l'ONT sur des questions de compétence.

Au nombre des tâches courantes des Services juridiques figurent également la préparation d'avis juridiques, les conseils juridiques, l'examen, la vérification et la rédaction de documents, le suivi de dossiers à long terme, la participation à des projets spéciaux et les rapports avec le public.

Analyse financière

Le bureau de l'Ouest assure un service de soutien à la réglementation dans l'analyse des projets d'investissement des compagnies ferroviaires relatifs au transport du grain. Au cours de l'année écoulée, une enquête a été menée et un rapport a été transmis au siège de l'ONT relatif au projet du CN concernant le remplacement du système de signalisation ferroviaire par code sur une partie de son réseau des Prairies, au Manitoba.

Autres questions

Le personnel de la région de l'Ouest chargé des Subventions au transport a continué de faire partie des équipes d'évaluation et de mise en application affectées au projet de silos hors-voie sur la subdivision Inwood du CN, au Manitoba, et au projet pilote de chemins de fer sur courtes distances de la Central Western Railway sur l'ancienne subdivision Stettler du CN, en Alberta. Il a assisté à cinq réunions de travail en 1988. Le rapport définitif sur le projet expérimental d'Inwood a été présenté en juillet 1988. Celui portant sur le projet pilote triennal de chemins de fer sur courtes distances en est aux dernières étapes de rédaction; il devrait être présenté d'ici le 31 mars 1989.

Rationalisation du réseau ferroviaire

Le bureau régional a participé au traitement de nombreuses demandes d'abandon de lignes ferroviaires. Cette tâche exigeait la rédaction des réponses aux interventions, de la correspondance générale et de l'ébauche de la version des décisions et des arrêtés définitifs de l'ONT.

Le bureau régional a aussi participé à une audience publique tenue à Castlegar, en Colombie-Britannique, relativement à une demande présentée par le CP en vue d'abandonner la subdivision Boundary entre Robson West et Midway, en Colombie-Britannique.

Subventions selon les coûts

La région de l'Ouest s'occupe de la vérification externe des mouvements de grain à l'égard desquels des demandes de paiement sont déposées aux termes de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. En 1988, le personnel de l'Ouest a contacté les expéditeurs à maintes reprises, entretenant des rapports étroits avec eux, pour se renseigner sur la campagne agricole 1987-1988 qui prenait fin le 31 juillet 1988. Le programme de vérification pour la campagne agricole 1988-1989 est déjà bien avancé.

Région de l'Ouest

avec les parties intéressées ont été tenues afin de dresser une liste des divers itinéraires possibles.

Le bureau régional a également été sollicité pour l'étude du projet de construction d'une ligne ferroviaire près de Sundre, en Alberta, afin de desservir l'usine de gaz sulfureux qu'un consortium dirigé par Shell Canada Limited se propose de bâtir à Caroline. La ligne ferroviaire pourrait servir au transport d'un sous-produit du soufre vers des points d'exportation.

En décembre 1988, le bureau de l'Ouest a été informé d'un important projet de détournement des voies principales et de trage du CN dans la ville d'Edmonton. Ce projet vise à faciliter le réaménagement urbain du centre-ville d'Edmonton.

Au cours de l'année, les employés de l'Ouest ont

fourni des services locaux dans le cadre d'une importante étude sur les limites de responsabilité des sociétés ferroviaires, en plus de participer au règlement de trois plaintes d'importance. Ces plaintes concernent l'application de prix promotionnels au transport des produits du canola, selon la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, l'application de prix pour l'entreposage des wagons de grain expédiés, selon la *Loi*, vers des ports de la Colombie-Britannique et l'augmentation des tarifs pour le transport aérien de passagers dans le nord du Manitoba.

Le bureau régional de l'Ouest a traité un nombre imposant de demandes relatives à des passagers à niveau pour le compte de la Direction générale de la sécurité ferroviaire, aux termes d'un arrangement provisoire. En outre, il a réglé 46 plaintes portant sur les services et les prix de transport aérien de passagers, trois cas relatifs à des services et des prix de transport ferroviaire de voyageurs, trois cas de médiation et d'arbitrage, sept plaintes concernant les prix de transport des marchandises aérien, ferroviaire ou maritime, cinq plaintes relatives à des services de transport aérien et ferroviaire des marchandises, et sept cas touchant l'infrastructure ferroviaire.

Entrée sur le marché et analyse du marché : Cette

section comporte trois volets principaux :

l'administration et le contrôle d'application des critères régissant l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie; la participation à la négociation et la mise à exécution des accords internationaux touchant l'Ouest canadien; la production d'examen annuels des conséquences précises de la nouvelle loi.

La réception et le traitement des demandes de licence constituent une activité importante au bureau régional. Au cours de l'année, les employés de l'Entrée sur le marché et de l'analyse du marché ont traité

canadienne des transports se trouvait à Saskatoon, en Saskatchewan, depuis 1979, il a été décidé d'établir le bureau de l'Ouest de l'ONT dans cette ville.

Le bureau régional de l'Ouest a pour but d'assurer une présence efficace de l'ONT dans l'Ouest et de faciliter les rapports de l'ONT avec les transporteurs ferroviaires et aériens, les sociétés céréalières, les industries, les villes, les municipalités, les collectivités, les organismes d'intérêt public et les usagers des services de transport dans l'Ouest canadien. Ainsi, l'ONT peut fournir les renseignements demandés et donner suite aux demandes officielles et aux plaintes officielles de façon plus rapide.

Règlements des différends : Ce programme a pour but d'aider à la résolution des différends d'ordre économique entre les transporteurs et les usagers des services de transport, en vue de favoriser la mise en place d'un réseau de transport efficace et utile. Il englobe le suivi des répercussions de la concentration économique du marché découlant des fusions et des acquisitions. La section du Règlement des différends est également chargée d'aprouver les demandes relatives à l'infrastructure ferroviaire.

Le Règlement des différends comporte cinq activités principales : les plaintes et les enquêtes ferroviaires, les plaintes et les enquêtes concernant les services aériens et maritimes, la médiation et l'arbitrage, les fusions et les acquisitions, et les services de transport pour les personnes handicapées. Les trois premières font partie des services offerts au public de l'Ouest canadien, à Saskatoon.

L'une des activités dominantes de la section du Règlement des différends en 1988 fut d'obtenir l'autorisation définitive pour que la ville de Regina entreprenne la phase I de son projet de déplacement des installations ferroviaires du CN et du CP à l'extérieur des limites municipales. Il se peut que ce projet commence à la fin de 1989, à la suite de l'approbation manifestée par l'électorat de Regina dans un récent plébiscite municipal. Quant au paracheèvement, soit la phase II du projet, il fera l'objet d'une analyse plus approfondie dès que la Cour fédérale se sera prononcée sur l'appel interjeté par le CP et le CN.

En 1988, le bureau régional a participé à une importante étude, menée à la demande du ministre des Transports, sur la possibilité pour les trains du CP de contourner la ville de Saskatoon. Des réunions

Dès le début de juin, le bureau de Moncton a pris en main la gestion de ces programmes.

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes

Adoptée en 1927 à la suite des recommandations d'une commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour le transport ferroviaire de marchandises à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, et de la partie du Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Cette zone est appelée « territoire choisi » dans la Loi. Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre; toutefois, le Labrador en est exclu.

La Loi oblige le CN à maintenir des taux réduits pour tout le trafic intérieur acheminé depuis les points du territoire choisis vers des endroits de l'ouest du Canada. Quant aux autres transporteurs ferroviaires, ils ont l'autorisation d'offrir les mêmes taux réduits que le CN. Le gouvernement fédéral rembourse aux compagnies de chemin de fer les pertes de revenu occasionnées par ces réductions de prix (voir l'annexe D-X).

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

En vigueur depuis 1969, cette loi élargit en quelque sorte le champ d'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. En effet, l'article 3 de la Loi prévoit le versement aux camionneurs de subventions analogues à celles que reçoivent les transporteurs ferroviaires en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. L'article 6 permet aux expéditeurs et aux destinataires désignés de faire des profits ainsi que le versement de subventions aux entreprises de transport admissibles, à l'intérieur du territoire choisi.

Les principes clés de la Loi sont régis par des règlements du gouvernement en conseil. Ces règlements définissent les entreprises de transport admissibles aux programmes de subventions, les marchandises spéciales admissibles aux prix réduits, et les conditions applicables aux marchandises et aux entreprises de messageries, de transport ferroviaire et de camionnage. Ces conditions doivent être remplies pour que soit recevable une demande de subvention au transport entre les points situés dans le territoire choisi ou dans la région admissible aux subventions. L'annexe D-X donne le détail de ces paiements par type de transport.

différents est également chargée d'approuver les demandes relatives à l'infrastructure ferroviaire.

• Entrée sur le marché et de l'analyse du marché :

Cette section comporte trois volets principaux : l'administration et le contrôle d'applications des critères régissant l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie, la participation à la négociation et à la mise à exécution des accords internationaux touchant la région de l'Atlantique, ainsi que la production d'examen annuel des conséquences précises de la nouvelle loi.

• Subventions au transport :

Cette section s'occupe des prix et des services de transport ferroviaire. Pour les provinces de l'Atlantique, le programme comprend l'analyse de questions liées à la rationalisation des embranchements et aux services de trains de voyageurs, ainsi que l'administration des programmes de subventions régionales pour le transport des marchandises.

Transition

Si tôt approuvée la création du bureau régional de l'Atlantique, un membre de l'ONT représentant cette région y a été affecté. Le directeur qui présidera à l'organisation et à la gestion des diverses responsabilités du bureau régional fut choisi en juin. À la fin de l'année, ce bureau régional comptait 27 personnes dont 12 provenaient de la Direction générale des subventions au transport, à Hull. Cette direction générale administre les deux plus importants programmes de la région : la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Les subventions annuelles versées en vertu de ces deux lois atteignent près de 96,7 millions de dollars. Dans le cadre de son mandat de vérification, la Direction générale compte faire des vérifications sur place dans l'Atlantique pour vérifier les demandes de paiement déposées selon le programme de subventions.

Réalisations

Au cours de l'année écoulée, la Direction générale des subventions au transport, en pleine décentralisation de Hull vers Moncton, a poursuivi l'administration des paiements de l'État aux transporteurs qui acheminent des marchandises désignées sous le régime des deux lois mentionnées précédemment.



BUREAUX RÉGIONAUX

Au cours de l'année 1988, l'ONT a approuvé l'ouverture de deux bureaux régionaux, l'un dans la région de l'Atlantique et l'autre dans l'ouest du Canada, par souci de se rapprocher des personnes qui requièrent ses services. Cette décentralisation devrait favoriser la communication avec les collectivités, l'industrie, les autres usagers des services de transport, les transporteurs aériens et ferroviaires, et les groupes d'intérêt public qui entretiennent des rapports avec l'organisme de réglementation. Les bureaux régionaux se composent d'une section de services administratifs et de trois sections de programmes, nommément le Règlement des différends, l'Entrée sur le marché et l'analyse du marché et les Subventions au transport.

Région de l'Atlantique

La décision d'ouvrir un bureau dans la région de l'Atlantique témoigne de l'adhésion du gouvernement au principe que le transport doit continuer de jouer un rôle important dans le développement économique et régional. L'ONT a décidé d'installer son bureau régional à Moncton en raison de l'importance stratégique de cette ville, qui est un grand centre de distribution de biens et services de l'Atlantique.

Responsabilités

Mis sur pied depuis juin 1988, le bureau de la région de l'Atlantique est essentiellement un microcosme des activités administrées au siège de l'ONT, à Hull. Il est appelé à se pencher sur les aspects régionaux des trois programmes suivants :

- **Règlement des différends** : Ce programme a pour but de résoudre des différends d'ordre économique entre les transporteurs et les usagers des services de transport et ce, en vue de favoriser la mise en place d'un réseau de transport efficace et utile. Il englobe aussi l'analyse des répercussions de la concentration économique du marché découlant des fusions et des acquisitions d'entreprises. La section du Règlement des

de l'Ont de ces dernières. Les résultats de ces vérifications font l'objet d'un rapport au ministre des Transports.

L'une des grandes activités de la Direction est l'examen quadrienal des coûts en vertu de l'article 38 de la LTGO.

EXAMEN DES COÛTS DE VIA RAIL

L'examen des coûts de VIA, entrepris par l'ancienne Commission canadienne des transports en 1986, a pris fin en 1988 avec la présentation au ministre des Transports du rapport des conclusions et des recommandations de l'ONT. Ces dernières portent sur les principes, les manuels et les méthodes d'établissement des prix de revient.

Produits de colza

La Direction a également établi, pour les années antérieures, les prix de transport vers l'est du grain et de la farine destinés à l'exportation, conformément à l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer.

Conformément à l'article 112 de la LNT, la Direction a établi les prix compensatoires minimums pour le transport des produits de colza régi par le décret CP 1976-894 et ce, selon le calcul des coûts variables du CN et du CP pour 1989.

SUBVENTIONS SELON LES PRIX

Cette direction s'acquitte des responsabilités de l'ONT en matière de paiements de l'état aux transporteurs qui acheminent des marchandises désignées dans la région de l'Atlantique.

Les paiements autorisés pour la période à l'étude, comparativement à ceux de l'année civile 1987, sont donnés à l'annexe D-X.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et leurs règlements d'application habiliteront l'ONT à exercer ses activités.

On procède actuellement à la décentralisation du programme vers le nouveau bureau régional de l'ONT à Moncton, au Nouveau-Brunswick. La mutation des employés et le transfert des postes ont commencé en juin 1988; le bureau de Moncton devrait être en mesure d'opérer sur une base autonome dès septembre 1989.

RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Conformément aux dispositions des articles 157 à 181 de la LNT, cette direction veille au traitement des demandes visant l'abandon de l'exploitation de lignes ferroviaires et la suppression de gares au Canada. En outre, la Direction est tenue de décider si les lignes ferroviaires sont effectivement assujetties au processus officiel d'abandon.

L'abandon des lignes ferroviaires est une question très délicate à l'échelle locale, régionale et provinciale, tant pour les gouvernements que pour les particuliers et les sociétés. L'ONT entend aborder les préoccupations

ANALYSE FINANCIÈRE

Cette direction s'occupe de la Classification uniforme des comptes et du *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*, et en contrôle l'application afin de répondre aux besoins d'information. Elle s'assure que l'information fournie par les sociétés ferroviaires est juste, pertinente et utile pour le calcul des subventions et des prix de transport des marchandises, ainsi que pour la détermination des principes, et qu'elle concorde avec les exigences réglementaires en matière de rédaction des rapports. Les activités de la Direction comprennent la vérification des livres des compagnies ferroviaires, le calcul des taux d'amortissement, l'examen des besoins en fonds de roulement des sociétés ferroviaires et la détermination du coût de capital. En outre, la Direction analyse les méthodes et les systèmes informatisés de calcul des frais adoptés par les compagnies ferroviaires.

Au cours de l'année, l'ONT a pris 19 décisions et arrêtes concernant des projets d'abandon de lignes ferroviaires, dont cinq à la suite d'audiences publiques. De plus, il a reçu 19 nouvelles demandes d'abandon qui se sont ajoutées aux 16 autres que la CCT n'avait pas encore traitées à la fin de 1987. L'ONT a aussi procédé, dans le délai fixé par la Loi, au réexamen de 14 lignes dont la CCT avait ordonné le maintien en exploitation.

Les détails des demandes reçues en 1988, ainsi que des décisions et des arrêtes pris au cours de l'année, apparaissent à l'annexe D-XI et XII.

L'ONT a reporté à 1988 le traitement de 12 demandes de suppression de gares reçues des compagnies ferroviaires, et il a reçu 14 nouvelles demandes en 1988. Des décisions ont été prises à l'égard de huit demandes.

Enfin, l'ONT a fait 10 déterminations relativement à la nature de lignes ferroviaires, conformément au paragraphe 157(4) de la LNT.

Enfin, la Direction est responsable de la détermination des indices des prix utilisés dans l'établissement du barème annuel prévu par la LTO, ainsi que de la désignation des embranchements tributaires du transport du grain de l'Ouest (voir l'annexe D-XIII).

Elle vérifie les investissements réels et prévus des compagnies ferroviaires et les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain

7,8 millions de dollars pour compenser les pertes subies dans l'exploitation déficitaire de services de trains de voyageurs autres que ceux de VIA. La LTGO prévoit un examen quadriennal des coûts. L'examen actuel a été entrepris en 1988 et devrait être achevé le 31 mars 1990. De plus, à la demande du ministre des Transports, la Direction générale a mené une étude comparative du coût du transport du grain jusqu'à Thunder Bay et jusqu'aux ports de la côte ouest. Cette étude devait être terminée tôt en 1989. La Direction générale a décentralisé ses services en installant la Direction des subventions selon les prix au nouveau bureau régional de Moncton, au Nouveau-Brunswick, et elle a terminé l'examen des coûts de VIA Rail. La Direction générale se divise en quatre directions, soit la Direction des subventions selon les coûts, la Direction des subventions selon les prix, la Direction de la rationalisation du réseau ferroviaire et la Direction de l'analyse financière.

SUBVENTIONS SELON LES COÛTS

Embranchements et services de trains de voyageurs

Au cours de l'année, l'ONT a réitéré son appui financier à l'égard de l'exploitation des embranchements déficitaires et des services voyageurs admissibles non fournis par VIA Rail. Des paiements anticipés mensuels ont été versés tout au long de l'année pour l'exploitation de lignes et de services. En outre, des paiements réguliers ont été effectués pour les paiements libéralisés ont été effectués pour les activités d'exploitation des années antérieures, après l'étude des demandes de paiement initiales et finales déposées auprès de l'ONT par les compagnies ferroviaires.

À la demande du ministre des Transports, l'ONT fait annuellement enquête sur les montants que le CN et le CP imputent à VIA Rail pour l'exploitation des services de trains de voyageurs. Les montants sont analysés en vue d'établir les coûts de VIA Rail, conformément au *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Il a été déterminé que le montant total des frais facturés à VIA par les compagnies ferroviaires s'établissait à 270,8 millions de dollars pour 1986. Des paiements anticipés mensuels ont également été versés tout au long de 1988 pour le transport vers l'est du grain et de la farine destinés à l'exportation.

Activités dans le cadre de la LTGO

Cette direction verse les paiements conformément à la LTGO, détermine et recommande le montant des subventions à verser aux compagnies ferroviaires à l'égard des embranchements déficitaires qu'elles sont tenues d'exploiter dans l'intérêt public, fournit des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques, mène des enquêtes annuelles sur les frais facturés à VIA Rail par le CN et le CP, établit les prévisions de coût pour la fixation des niveaux des prix de transport des marchandises et mène des projets spéciaux relatifs aux coûts, au besoin. Le détail des subventions, en fonction de 1987, est donné dans l'annexe D-II à IX.

Un groupe appréciable du personnel de la Direction a été mobilisé pour l'examen expéditif des demandes mensuelles de paiement présentées mensuellement par le CN, le CP et la BC Rail Ltd. aux termes de la LTGO (voir l'annexe D-1). Également, les demandes mensuelles de paiement de la Central Western Railway ont été vérifiées, et des versements s'élevant à 1 646 214 \$ ont été recommandés à l'Office du transport du grain à Winnipeg pour imputation à la caisse de réserve des améliorations du réseau. Une vérification additionnelle des factures présentées par le CN, le CP, la BC Rail et la Central Western Railway, dans le cadre de l'entente du programme d'aide



DIRECTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT

Cette direction générale est responsable de l'administration des programmes du gouvernement fédéral relatifs à l'établissement des prix et au versement de subventions aux services de transport. Au nombre de ses responsabilités figurent la comptabilité des chemins de fer, le calcul des frais ferroviaires, la détermination des prix de transport des marchandises ou des prix « compensatoires », le versement des subventions aux services de transport et l'étude des projets de rationalisation du réseau ferroviaire.

Ces attributions découlent de la Loi nationale de 1987 sur les transports (LNT), de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO), de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

En 1988, la Direction générale a administré des paiements de plus de 930,2 millions de dollars versés en vertu de la loi pour des services de transport. Ces paiements se répartissent comme suit :

- une aide de 777,1 millions de dollars pour réduire le coût de transport du grain de l'Ouest et améliorer la compétitivité des producteurs canadiens sur les marchés mondiaux;
- 96,7 millions de dollars pour diminuer les coûts de transport des expéditeurs de la région de l'Atlantique par la subvention des frais de transport par chemin de fer et par camion dans l'est du Canada;
- 21,4 millions de dollars pour indemniser les compagnies de chemin de fer pour l'exploitation de lignes en service public commandé;
- 27,2 millions de dollars pour subventionner le transport vers l'est du grain et de la farine destinés à l'exportation;

15 janvier	Collision d'un train de marchandises avec un train de voyageurs avec un train de marchandises au point milliaire 2,0 de la subdivision Longwood, à Komoka, en Ontario;
21 janvier	<p>Déraillement au point milliaire 13,80 de la subdivision Drummondville, à Trudel, au Québec;</p> <p>Déraillement au point milliaire 4,1,33 de la subdivision Napadogan, à Bronson, au Nouveau-Brunswick;</p> <p>Collision entre des wagons-citernes et une locomotive de triage au point milliaire 64,70 de la subdivision canadienne n° 2, à Sarnia, en Ontario;</p> <p>Alerte à la bombe à bord d'un train de passagers au point milliaire 321,20 de la subdivision Kingston, près de Guildwood, en Ontario.</p>
1 mars	<p>Collision entre des wagons-citernes et une locomotive de triage au point milliaire 64,70 de la subdivision canadienne n° 2, à Sarnia, en Ontario;</p> <p>Alerte à la bombe à bord d'un train de passagers au point milliaire 321,20 de la subdivision Kingston, près de Guildwood, en Ontario.</p>
8 juin	<p>Alerte à la bombe à bord d'un train de passagers au point milliaire 321,20 de la subdivision Kingston, près de Guildwood, en Ontario.</p> <p>Alerte à la bombe à bord d'un train de passagers au point milliaire 321,20 de la subdivision Kingston, près de Guildwood, en Ontario.</p>
21 février	<p>Déraillement au point milliaire 4,1,33 de la subdivision Napadogan, à Bronson, au Nouveau-Brunswick;</p> <p>Collision entre des wagons-citernes et une locomotive de triage au point milliaire 64,70 de la subdivision canadienne n° 2, à Sarnia, en Ontario;</p> <p>Alerte à la bombe à bord d'un train de passagers au point milliaire 321,20 de la subdivision Kingston, près de Guildwood, en Ontario.</p>
15 janvier	<p>Collision d'un train de marchandises avec un train de voyageurs avec un train de marchandises au point milliaire 2,0 de la subdivision Longwood, à Komoka, en Ontario;</p> <p>Collision d'un train de voyageurs avec un train de marchandises au point milliaire 2,0 de la subdivision Longwood, à Komoka, en Ontario;</p>

Soucieux de remplir son mandat en matière de production de rapports courants et spéciaux ainsi que d'améliorer l'analyse statistique et ses pratiques de traitement informatique, la Direction a mis à jour son système informatisé en 1988. De plus, elle a acheté et mis en place du matériel neuf et de nouveaux logiciels, augmenté le nombre de postes de travail et instauré un réseau de communication interne, en vue d'améliorer l'efficacité de ses services.

En 1988, quelque 4 300 accidents et incidents ont été signalés à la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les produits. Même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 450 cas, dont 474 accidents à des passages à niveau, 242 déraillements et 82 collisions, ont été confiés aux bureaux de district pour enquête ou vérification (voir l'annexe C). Le nombre d'accidents aux passages à niveau a augmenté de 3,5 %. Par contre, le nombre de déraillements a été inférieur de 3,5 % à ce qu'il était l'année précédente, et le nombre de collisions est demeuré le même. Par ailleurs, le trafic achevé par les compagnies ferroviaires, mesuré en charge par wagon complet, a augmenté de 4,5 % en 1988 par rapport à 1987.

La majorité des accidents font l'objet d'enquêtes par le personnel de la Direction. Ces accidents déclenchent cependant différents types d'enquêtes selon leur gravité ou leur nature. Une audience publique représente l'enquête la plus poussée possible. Vient ensuite l'enquête officielle entreprise en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*, article qui habilite l'ONT à convoquer des témoins, à effectuer des essais de simulation sur place, à consulter des spécialistes du génie ou de l'exploitation. Ce type d'enquête aboutit généralement à la formulation de recommandations touchant la sécurité. D'autres types d'enquêtes peuvent être menées, par exemple, l'examen sur place, la vérification des dossiers d'accidents des compagnies de chemin de fer, l'analyse des statistiques et les études spéciales.

Parmi les 1 450 enquêtes menées par la Direction, six ont été menées officiellement selon l'article 226 sur les accidents ou les incidents graves. Chacune d'entre elles a donné lieu à des recommandations importantes relatives à l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Voici la liste des six rapports d'enquête, disponibles auprès du Secrétaire de l'ONT :

Si la Direction a connu de nombreux changements en 1988, c'était pour en faire, le 1^{er} janvier 1989, une entité dissociée de la fonction de réglementation de la sécurité ferroviaire. Cette dissociation supprimera l'apparent conflit d'intérêt découlant du fait que les fonctions d'enquête et de réglementation s'exécutent sous le même toit, par les mêmes employés.

Hygiène et sécurité professionnelle

La Direction générale de la sécurité ferroviaire est responsable de l'application de la partie IV du *Code du travail du Canada* et du *Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle* (trains) applicables aux employés des chemins de fer travaillant à bord des trains, notamment les équipes de train, les préposés aux services de bord, etc. Le ministre du Travail a délégué aux employés de la Direction générale les fonctions d'agent de sécurité spécifiées à l'article 97 du Code.

Au cours de l'année, des agents de sécurité chargés de l'hygiène ont suivi des activités de plus de 100 comités chargés de l'hygiène et de la sécurité des

employés de chemin de fer, un peu partout au pays, pour s'assurer de l'application du *Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle* (trains). Selon le Code, l'employeur est tenu de veiller à ce que son comité d'hygiène et de santé professionnelle se réunisse au moins une fois par mois pour examiner les conditions d'hygiène et de sécurité au travail. Des séances d'orientation ont été offertes à bon nombre de comités pour renseigner les employeurs et les employés sur les nouvelles dispositions législatives en matière d'hygiène et de sécurité professionnelle. On s'est penché plus particulièrement sur les articles traitant du droit d'un employé de refuser d'effectuer un travail qu'il estime dangereux pour sa santé ou sa sécurité. La participation à ces séances a été bonne, tant du côté des employeurs que des employés.

Au cours de l'année, les agents de sécurité ont entrepris 1 360 inspections de matériel roulant en vue d'en évaluer la conformité avec le *Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle* (trains). Ils ont également pris part à 11 enquêtes sur place de cas où des employés de chemin de fer avaient invoqué leur « droit de refus » conformément à l'article 86 du Code. Dans un cas, l'employeur et le syndicat ont demandé à un agent de sécurité régional de passer en revue les directives données par un autre agent de sécurité aux termes de l'article 103 du Code. Après examen, il a été décidé d'abroger ces directives. Dans un autre cas, un employé en a appelé au Conseil canadien des relations du travail d'une décision d'un agent de sécurité selon laquelle un employé ne pouvait invoquer son droit de refus en raison d'une erreur de procédure. On attend maintenant la décision du Conseil.

Les lois fédérales et provinciales ont été modifiées cette année pour permettre l'instauration du Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT). Il s'agit d'un système d'information national qui tient compte à la fois des intérêts des travailleurs, des employeurs, des fournisseurs et des

DIRECTION DES ENQUÊTES SUR LES CHEMINS DE FER ET LES PRODUITS

Le SIMDUT a pour but de protéger les travailleurs canadiens contre les méfaits des matières dangereuses, grâce à la diffusion de renseignements importants, tout en réduisant au minimum les repercussions économiques sur l'industrie et la perturbation des activités commerciales. Les exigences du gouvernement fédéral applicables aux activités à bord des trains visées par le SIMDUT sont spécifiées dans le *Règlement sur l'hygiène et la sécurité professionnelle* (trains), en vigueur depuis le 31 octobre 1988.

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont tenues par la loi de signaler à la Direction tous les événements imprévus touchant des trains, des locomotives, des wagons ou du matériel de voie qui compromettent ou risquent de compromettre la sécurité ferroviaire. Les rapports sont déposés tout de suite après le fait, sauf ceux qui entraînent seulement de légères pertes financières. Ces rapports renferment des statistiques sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents liés aux manœuvres ferroviaires. La Direction enquête aussi bien sur les causes et les circonstances des accidents et des incidents de chemin de fer et de productoduc que sur les situations dangereuses qui ne font pas d'accidents, mais qui risquent de causer des accidents graves. Elle est également tenue de formuler des recommandations sur les mesures correctives à imposer par règlement pour améliorer la sécurité, de recueillir et d'analyser des données sur la fréquence et la cause des accidents et d'en faire rapport. Ce genre d'analyse qui est, en réalité, une enquête, permet de dégager les tendances et les anomalies et ainsi, de mieux comprendre l'évolution des risques pour le public, les voyageurs et les employés des chemins de fer. Le règlement qui régit l'établissement des rapports d'accidents de chemin de fer a été révisé et figure dans l'Etat des projets de réglementation du printemps de 1989. La Direction fournit également des renseignements d'intervention d'urgence à Transports Canada, à Environnement Canada et à Travail Canada.

rejeté quatre demandes. Aux termes de l'article 73.9 du Règlement, la permission de transporter par chemin de fer 2 122 citernes portatives de l'Organisation maritime internationale, non conformes aux spécifications de la CCT, a été accordée à condition que les citernes soient marquées au pochoir. En outre, cinq fabricants de cylindres à gaz comprimé ont reçu l'approbation de l'ONT.

En 1988, 625 accidents et incidents touchant des marchandises dangereuses ont été signalés.

Contrôle de l'exploitation

L'ONT exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des triages de façon à s'assurer qu'elles rencontrent les exigences de sécurité.

L'ONT a mené un programme de surveillance des pratiques de régulation des trains dans divers centres au cours de l'année. Quelques dérogations ont été notées et portées à l'attention des compagnies de chemin de fer pour correction.

L'ONT a reçu du CN cinq demandes visant l'application de la méthode de commande des trains par cantonnement manuel assisté par ordinateur dans 16 subdivisions, et trois demandes du CP visant l'application de cette méthode dans 22 subdivisions.

Les demandes relatives aux 16 subdivisions du CN ont été examinées et 14 ont été approuvées. De même, les demandes relatives aux 22 subdivisions du CP ont été examinées et 18 d'entre elles ont été approuvées. Le Chemin de fer QNS&L et DEVCO ont chacun présenté, à l'égard d'une subdivision, une demande qui est actuellement à l'étude.

L'ONT administre également un programme de contrôle des pratiques d'exploitation selon lequel des experts voyagent dans les locomotives et les fourgons de queue pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1988, les experts ont voyagé à bord de 668 trains, parcouru 54 391 milles et visité 15 gares de triage aux fins du contrôle de l'exploitation.

Le programme de contrôle des trains chargés de marchandises dangereuses et spéciales aux « points d'entrée », qui permet de contrôler l'application des règlements établis, s'est poursuivi en 1988. Au cours de l'année, l'ONT a procédé au contrôle de 484 trains desquels 168 transportaient des marchandises dangereuses et spéciales. Trois cas d'infraktion ont été relevés.

La Direction a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage, les réservoirs à air et les systèmes de freins à air des trains pour déceler les dangers qu'ils pourraient représenter et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1988, elle a inspecté aux quatre coins du pays 523 chaudières de chauffage, 220 chaudières fixes, 1 332 réservoirs à air et 463 systèmes de freins à air de trains.

Transport des marchandises dangereuses

Les activités de ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le calage et l'arrimage des chargements, et les expéditions en wagons incomplets, à inspecter le matériel roulant destiné au transport des marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles, à inspecter les installations de chargement et de déchargement des expéditeurs et des destinataires, à inspecter les installations de stockage en vrac, de essais hydrostatiques, de remis en état des fûts et de fabrication des cylindres, à transmettre des instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et aux organismes intéressés, et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1988, les employés de l'ONT affectés à l'inspection des triages, des terminaux et des installations d'expédition ont effectué 13 300 inspections de wagons de marchandises dangereuses et de documents d'expédition ainsi que 1 300 inspections de conteneurs. En outre, ils ont inspecté 670 installations de stockage en vrac relevant de la compétence de l'ONT et 123 autres emplacements du genre desservis par les compagnies de chemin de fer. Au total, 134 arrêtés ont été pris pour approuver de nouveaux emplacements ou en annuler d'anciens.

Un emplacement de manutention d'explosifs a été approuvé et quatre ont été refusés en vertu du *Règlement 1978-11 Rail*. Au total, 56 installations d'essais hydrostatiques ont été approuvées en 1988.

Des permis spéciaux sont émis pour le transport de produits, les mouvements en un seul voyage, les nouvelles techniques de calage et d'arrimage ainsi que l'emballage des marchandises dangereuses. En vertu de l'alinéa 71.6 a) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer* de la CCT, l'ONT a émis 124 nouveaux permis spéciaux, modifié 270 anciens permis, annulé sept permis spéciaux et

Dispositifs d'avertissement de passage à niveau

Les systèmes d'avertissement sont inspectés régulièrement, surtout aux passages à niveau complexes, et des améliorations sont apportées là où le permet la technologie moderne. Achévé en mars 1988, le programme d'installation de nouveaux panneaux indicateurs rouge et blanc mené en Colombie-britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et dans certaines parties de l'Ontario, s'est poursuivi dans le reste de l'Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique.

Des études ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau et sur l'adoption de mesures correctives.

Des représentants de la Direction générale ont participé activement aux travaux des comités de recherche sur les dispositifs d'avertissement et sur l'utilisation de panneaux d'avertissement actifs près des passages à niveau.

Au cours de l'année, 288 projets de construction relatifs au matériel de signalisation ont été réalisés. En outre, 335 autres projets, habituellement des travaux mineurs, ont été accomplis aux installations existantes.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette direction est responsable de quatre secteurs de réglementation technique :

- le contrôle du matériel;
- le transport des marchandises dangereuses;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle.

Contrôle du matériel

Un programme d'inspections régulières du matériel roulant a été appliqué un peu partout au pays afin de déceler les déficiences dangereuses et d'évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemin de fer. En 1988, les employés des bureaux régionaux ont inspecté 5 273 unités motrices au cours de 1 142 visites, de même que 44 132 wagons lors de 1 291 visites.

approuvées en vertu de l'article 20 de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 848 projets ont été réalisés.

L'ONT a continué de participer à la campagne GareauTrain qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des employés du siège de l'ONT et de ses bureaux de district y participent à titre consultatif.

L'ONT a formé aussi un groupe de travail permanent sur les accidents aux passages à niveau, lequel examine le problème des accidents aux passages à niveau et prend des mesures en vue de les réduire. Ce groupe a tenu trois rencontres en 1988. Il est composé de représentants des sociétés ferroviaires, des syndicats des cheminots, de la police, de la campagne GareauTrain, de la Fédération canadienne des municipalités, de Transports Canada et de l'Association des routes et transports du Canada, porte-parole des sous-ministres provinciaux des Transports.

L'ONT tient un fichier informatisé des quelque 30 000 endroits où des voies publiques traversent des lignes de chemin de fer relevant de sa compétence. Ce fichier contient des renseignements utiles pour l'identification et l'évaluation des passages nécessitant l'installation de dispositifs d'avertissement automatiques.

Sauts-de-mouton

Le gouvernement fédéral a financé la construction d'un saut-de-mouton en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. De plus, l'ONT a pris, en 1988, 34 arrêtés autorisant la construction ou la reconstruction de sauts-de-mouton.

Systèmes de signalisation ferroviaire

En 1988, 56 demandes de systèmes de signalisation ferroviaire ont été examinées et approuvées.

Il existe un programme permanent de contrôle de l'entretien et du fonctionnement des signaux électriques utilisés en territoire de cantonnement automatique, en territoire de commande centralisée de la circulation, aux ponts mobiles enclenchés et aux passages à niveau enclenchés.

Pacifique, aura coûté plus de 600 millions de dollars. Il comprenait la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de 1 ponts et de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur.

Programme de surveillance de l'entretien

L'une des responsabilités que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest confie à l'ONT est la surveillance des travaux d'entretien effectués annuellement par les compagnies de chemin de fer sur les embranchements tribulaires du transport du grain. Ce programme de surveillance a été mené en 1988 sous la conduite du directeur de l'ingénierie de la Direction générale de la sécurité ferroviaire.

Normes et règlements

La Division des normes rédige et révisé les règlements qui traitent de divers aspects du transport ferroviaire comme l'exploitation, les contraintes techniques et le matériel roulant. Elle suit l'évolution technique, organisationnelle et administrative de l'industrie ferroviaire et fait en sorte que les règlements tiennent compte des grands changements socio-économiques que connaît le Canada. Le besoin pour ces changements techniques se manifeste par les moyens suivants :

- les audiences de l'ONT;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer;
- l'analyse des données dérivées des programmes de l'ONT (dont il est question ailleurs dans le présent rapport);

- les observations formées par les compagnies ferroviaires, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le public en général;
- les observations faites par les gouvernements provinciaux, municipaux et fédéral.

Règlements

En 1988, l'ONT a approuvé les nouveaux règlements et les modifications de règlements suivants :

- *Règlement sur les normes de sécurité de la voie;*
- *Règlement sur l'examen médical et l'examen de la vue et de l'ouïe des employés de chemin de fer;*

Croisements rail-route

Mesures de protection au niveau des croisements

L'ONT autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau, l'installation et la modification des dispositifs d'avertissement aux passages à niveau et d'autres améliorations propres à assurer la protection, la sécurité et la commodité du public, ainsi que la construction et la reconstruction des sauts-de-mouton. L'apport financier que donne le gouvernement fédéral à de tels projets depuis le début du siècle a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Le nombre de ces accidents a baissé de 52 % de 1979 à 1987, par exemple. Cependant, les chiffres préliminaires de 1988 indiquent une augmentation de 3,5 % par rapport à l'année précédente.

Des employés de l'ONT se rendent sur les lieux de chaque passage à niveau où est survenu un accident mortel ou ayant fait des blessés, et visitent bon nombre des passages à niveau où se sont produits des accidents sans blessés. S'il y a eu des accidents à un passage à niveau public, un ordre de ralentir la vitesse à 25 m/h est systématiquement imposé. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs d'avertissement automatiques et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel de l'ONT demande à l'administration routière locale et à la société ferroviaire d'apporter des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs d'avertissement automatiques sont déjà en place, l'ONT les examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

L'ONT a versé, en 1988, des subventions de 12,5 millions de dollars pour l'exécution des projets

- *Règlement sur les enregistreurs d'événements de locomotive;*
- *Modification du Règlement sur le passage de conduits sous les chemins de fer, CRC, c.1187 (E-10);*
- *Modification du Règlement sur les croisements de fils et leur proximité, CRC, c.1195 (E-11);*
- *Modification du Règlement sur la hauteur des fils des lignes de télégraphe et de téléphone, CRC, C.1182 (E-18);*
- *Modification du Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC, c.1169 (O-21) (commandes de sécurité des locomotives).*

DIRECTION DE L'INGÉNÉRIE

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique :

- le contrôle de l'infrastructure;

- les normes et règlements;

- les croisements rail-route.

Contrôle de l'infrastructure

Inspection des voies et des emprises

La Direction fait l'inspection des voies tous les trois à cinq ans afin de déceler les dangers qu'elles comportent et de veiller à leur entretien.

Le programme comporte deux volets :

- a) L'inspection régulière des emprises et des voies - en 1988, 9 000 milles de voies ont été inspectés;
- b) L'inspection d'endroits précis où des conditions inadéquates ont été signalées à la Direction soit par des plaintes, soit à la suite de déraillements - en 1988, des inspections spéciales d'emprises ont été effectuées à 34 endroits. La Direction a reçu neuf demandes d'exemption de l'obligation de dresser des clôtures protectrices. Elle a aussi reçu 11 demandes d'autorisation de construire des voies ou d'en ouvrir au transport des marchandises. 12 autres demandes relatives à des passages de pipeline et six demandes concernant la stabilisation de pentes.

La Direction a également fait des enquêtes spéciales sur l'entretien de lignes ferroviaires à Vancouver, en Colombie-Britannique, à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, et à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse.

Une série de rencontres relatives aux problèmes de violation de propriété dans la région de Toronto ont été tenues avec le gouvernement provincial, les compagnies ferroviaires ainsi que toutes les municipalités intéressées.

Structures

Ce programme comporte l'examen et l'approbation des demandes, déposées aux termes des articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue d'obtenir l'autorisation de reconstruire des ponts ferroviaires.

En 1988, la Direction a reçu 149 demandes de ce genre et pris 158 arrêtés.

Prévention des incendies dans les emprises

En 1988, 378 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à vérifier, au nom de la Direction générale de la sécurité ferroviaire, si les compagnies de chemin de fer avaient pris les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

Gabarits intérieurs à la norme

Ce programme comporte l'examen des demandes de construction de voies ou de structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de gabarit. Onze demandes du genre ont été traitées en 1988.

Programme de remise en état des embranchements

Une entente officielle, conclue entre Transports Canada et l'ONT, confie à ce dernier la responsabilité des inspections techniques et du contrôle dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

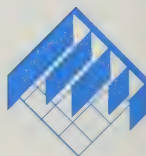
Ce programme du gouvernement fédéral, dont l'objet est de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements tributaires du transport du grain dans le réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien, s'est poursuivi en 1988. Une fois les embranchements remis en état, des wagons complets d'un poids brut d'au moins 220 000 livres peuvent y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1988, les dépenses de ce programme se chiffraient à environ 900 millions de dollars.

En 1988, les travaux en cours ont fait l'objet d'inspections techniques et les inspections préliminaires des travaux prévus pour 1989-1990 ont été complétées.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1988, la construction du tunnel de Rogers Pass, en Colombie-Britannique, s'est poursuivie à grande échelle et, le 5 décembre, l'ONT prenait un arrêté autorisant l'ouverture du tunnel au transport des marchandises.

Ce projet d'amélioration des voies, qui vise à réduire la pente de la voie de CP Rail vers l'ouest et à augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au



DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Cette direction générale est responsable de la réglementation du transport ferroviaire, conformément à la Loi nationale de 1987 sur les transports, la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur la Convention sur la sécurité des conteneurs.

La Direction générale se divise en trois directions, soit l'ingénierie, l'Exploitation et les Enquêtes sur les chemins de fer et les produits. D'ordre technique, ses activités de réglementation se répartissent en huit grandes catégories :

- les enquêtes sur les accidents;
- le contrôle du matériel;
- le contrôle de l'infrastructure;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle (trains);
- la réglementation du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et le contrôle d'application des règlements établis;
- les croisements rail-route;
- l'adoption de normes.

La Direction générale a six bureaux de district, situés à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection nécessaires à la réglementation technique de la sécurité, lesquels sont décrits ultérieurement. Les bureaux de district jouent un rôle décisif dans la réglementation technique. En effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines consacrées à cette activité.

dirigeants de compagnies de camionnage du pays, ainsi qu'avec des expéditeurs, des transporteurs et des représentants gouvernementaux, dans le cas du programme de contrôle d'application dans le réseau du fleuve Mackenzie, de l'Arctique occidental et du lac Athabasca. Outre ces sondages et ces entrevues, la Direction a établi tout un réseau de sources de données, en collaboration avec d'autres organismes, normalement la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, la Ligue canadienne de transport industriel et d'autres ministères.

CONTRÔLE DE L'APPLICATION

Cette direction veille à la mise en place d'un réseau canadien de services de transport sûrs et efficaces en s'assurant, dans la mesure du possible, de l'intégrité des processus de délivrance des licences de services aériens commerciaux et de services d'approvisionnement par eau des collectivités du Nord.

La Direction enquête sur les cas où les transporteurs exploitent, sans licence ou en contournement des conditions de licence, des services aériens commerciaux intérieurs ou internationaux, ou des services d'approvisionnement par eau dans le Nord, plus précisément dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, ou dans l'Arctique occidental. Dans les cas d'exploitation illicite, une sanction administrative peut être imposée, la licence peut être suspendue ou annulée, ou encore le procureur général peut demander qu'une poursuite soit instituée.

La Direction est en liaison constante avec la GRC et organise dans les régions, à l'intention des membres de la GRC et des petits exploitants de services aériens locaux et régionaux, des séances d'information sur les règlements en vigueur et les modifications qui y sont apportées.

Activités

En étroite collaboration avec Transports Canada et la GRC, la Direction du contrôle de l'application a fait des enquêtes, un peu partout au pays, sous le régime des parties II et V de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* et de ses règlements d'application. Soucieux de concorder les efforts dans ce domaine, l'ONT a ratifié des protocoles d'entente avec Transports Canada et la GRC au sujet du contrôle d'application.

La Direction a poursuivi avec vigueur son programme d'information visant à familiariser les usagers et les fournisseurs des services aériens avec les dispositions de la nouvelle Loi et du *Règlement sur les transports aériens*.

ANALYSE ET SUIVI DE L'INDUSTRIE

La Direction est responsable de l'exécution des examens annuels de l'application de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, de la *Loi sur les chemins de fer*, de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, de la *Loi sur les transports* et aussi été tenues avec un échantillon représentatif de

Activités

- Dans l'exécution de ce mandat, la Direction doit tenir compte des objectifs de principe de l'ONT. Les examens annuels, menés à l'échelle nationale et régionale, touchent les aspects suivants :
 - les changements dans les tarifs des transporteurs;
 - les changements du niveau de service fourni par les transporteurs aux expéditeurs et au public en général;
 - les changements dans la structure et le rendement de l'industrie des transports, y compris le nombre de transporteurs qui se retirent du marché et y entrent;
 - les changements dans le niveau d'emploi au sein de l'industrie des transports;
 - le temps de traitement des demandes, des plaintes ou d'autres points portés à l'attention de l'ONT aux termes d'une loi fédérale;
 - l'incidence des articles 134 à 142 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports* (prix de ligne concurrentiels) sur les recettes, la rentabilité, les investissements en capitaux et le niveau de service des compagnies de chemin de fer (lorsqu'il est déterminé que les prix de ligne concurrentiels ont nui à l'un ou l'autre des éléments susmentionnés, le gouvernement en conseil peut en ordonner la suspension ou la modification);
 - tout autre point que le ministre renvoie à l'ONT.

Durant 1988, dans le cadre de son mandat, la Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie a dressé un plan de contrôle d'application.

aux vols affrétés et à la consultation de certains gouvernements étrangers sur des questions touchant les vols affrétés.

En outre, la Direction a participé à la rédaction d'un document de travail sur la révision de la politique sur les vols affrétés et internationaux, lequel devait être diffusé au sein de l'industrie par Transports Canada tôt en 1989. Dans le cadre de cette activité, la Direction a des dispositions de l'actuel *Règlement sur les transports aériens* relatives aux réservations anticipées, aux voyages à forfait, aux vols à but commun et aux vols affrétés sans participation.

Au total, 15 demandes nécessitant une évaluation économique ont été reçues. Les demandes de licence internationale faisant l'objet d'opposition ont été examinées en fonction de l'intérêt public.

Dans le domaine des vols affrétés, la Direction a entrepris des rapports étroits avec les administrations de réglementation étrangères et ce, en vue de faciliter l'exécution des programmes de vols affrétés et d'uniformiser l'application des règles dans ce domaine. La mise en application des ententes conclues avec la France relativement aux vols affrétés a été la plus importante réalisation à ce chapitre et des consultations ont eu lieu avec le Venezuela et la Jamaïque. La Direction a poursuivi ses efforts en vue de mettre au point les arrangements avec les administrations d'aéronautiques étrangères relativement à l'échange de statistiques complémentaires, et elle a suivi de près l'exécution des arrangements déjà pris.

Dans le domaine des accords multilatéraux, la Direction a continué d'appuyer le Canada au Conseil et au Comité des transports aériens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Des employés de la Direction ont présidé à deux comités interministériels liés aux activités de l'OACI, soit le Comité national de la facilitation de l'OACI relatives aux activités de l'OACI relatives au droit aérien international, et en ont dressé le plan de travail. La Direction a également participé à la dixième session de la Division de la facilitation de l'OACI, tenue à Montréal en septembre 1988 et, en qualité de membre du groupe d'observateurs, elle a assisté à la treizième session triennale de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et à la réunion entre la CEAC et les États-Unis relativement aux systèmes informatisés de réservation.

décision relative aux critères d'intérêt public doit être prise dans les 120 jours suivant la demande. Les licences peuvent être assorties de conditions jugées d'intérêt public.

Enfin, la Direction délivre les autorisations de vols affrétés aux titulaires de licences d'exploitation de services internationaux sur demande (voir l'annexe B-II). Elle fixe également les conditions liées aux autorisations de vols affrétés.

Accords de services aériens internationaux : La Direction rédige des évaluations et des avis au sujet de l'exploitation des services aériens internationaux, en vue des négociations gouvernementales en matière d'aviation civile internationale. Elle collabore avec d'autres ministères à la négociation d'accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Elle veille également à la mise à exécution et à l'administration de ces accords, suivant les attributions que lui confèrent les accords ou la loi en tant qu'administration d'aéronautique du Canada chargée de la réglementation économique. La Direction consulte les administrations de l'aéronautique étrangères responsables de la réglementation économique des services internationaux et défend les intérêts du Canada, du point de vue de la réglementation, aux réunions internationales.

Activités

En 1988, la Direction des services internationaux a pris part à une multitude d'activités dans le domaine du transport aérien international, notamment à la négociation d'accords bilatéraux avec les gouvernements étrangers, en qualité de membre de l'équipe canadienne de négociation. Entre autres, elle a fourni aide et conseil aux participants canadiens au Conseil et au Comité des transports aériens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La Direction a également instauré un système de base de données servant à mettre à jour, à compiler et à incorporer aux fichiers les détails des accords bilatéraux de services aériens. Elle a procédé à l'émission de 991 licences de remplacement aux transporteurs canadiens et étrangers, qui exploitaient des services aériens internationaux aux termes de permis délivrés par l'ancien Comité des transports aériens (CTA), à l'insertion de conditions nouvelles ou modifiées dans les licences, à la mise en application d'une entente contestée avec la France relativement

le cabotage et les activités commerciales maritimes, lequel était à l'étude au Sénat au moment de l'élection fédérale en novembre dernier.

De son côté, la Division de l'évaluation économique a analysé 185 demandes de licences de services aériens intérieurs. Plus spécifiquement, elle étudie les interventions d'opposition, en vue de déterminer si les arguments présentés sont suffisamment fondés pour conclure que la délivrance d'une licence n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité des services intérieurs offerts à l'intérieur, à destination ou en provenance de la zone désignée, soit le nord du Canada.

La Division de l'évaluation financière, pour sa part, a consacré beaucoup de temps au contrôle d'application du *Règlement sur les transports aériens* en matière d'assurance responsabilité. Une autre fonction prenante de la Division fut l'analyse des documents déposés par les transporteurs aériens éventuels pour justifier leur statut de « Canadien » au sens de l'article 67 de la LNT.

SERVICES INTERNATIONAUX

Délivrance des licences de services aériens internationaux : La Direction des services internationaux émet des licences et des autorisations temporaires pour l'exploitation de services aériens réguliers internationaux, en conformité avec les accords bilatéraux et les arrangements spéciaux touchant les services aériens, à condition que le demandeur possède la police d'assurance responsabilité, le certificat d'exploitation réglementaire et qu'il soit un transporteur désigné canadien ou étranger. La Direction fixe également les conditions aux licences de services internationaux réguliers.

La Direction administre le processus de sélection à la suite duquel le ministre désigne les transporteurs canadiens dont l'exploitation se fera aux termes de l'Accord sur les services régionaux, locaux et de navette conclu avec les États-Unis.

La Direction des services internationaux délivre les licences d'exploitation de services internationaux sur demande. Dans le cas des transporteurs canadiens, elle s'assure qu'ils possèdent la police d'assurance responsabilité, le certificat d'exploitation réglementaire et que le service proposé sert l'intérêt public. Dans le cas des transporteurs étrangers, les mêmes critères s'imposent, mais le demandeur doit aussi démontrer qu'il possède une licence équivalente de l'administration d'éronautique de son pays. Toute

du Nord et des régions éloignées du Canada. Elle ouvre également de nouvelles avenues pour la construction de chemins de fer sur courtes distances et réduit l'intervention de l'État dans le transport maritime à la simple délivrance de licences pour l'exploitation de services d'approvisionnement des collectivités situées en bordure du lac Athabasca, du fleuve Mackenzie ainsi que dans l'Arctique occidental.

Au début de 1988, la Direction a dû achever le traitement de 176 demandes d'exploitation de services aériens intérieurs ou internationaux qui avaient été déposées auprès de l'organisme de réglementation antérieur. De plus, elle a reçu environ une demande de licence ou de modification de licence par jour pour l'exploitation de services aériens à destination, en provenance ou à l'intérieur du Nord canadien. À cela s'ajoutent plus de 40 demandes de licence d'exploitation de services aériens dans le sud du Canada, pour lesquelles il suffit au demandeur de justifier qu'il est Canadien et qu'il possède un certificat d'exploitation canadien de Transports Canada, de même que la police d'assurance responsabilité réglementaire ou une preuve d'assurabilité.

Outre le parachèvement des cas non réglés par la CCT et le traitement d'un nombre imposant de nouvelles demandes, la Division des licences de services aériens et ferroviaires intérieurs a émis au-delà de 1 600 licences de remplacement à plus de 650 transporteurs aériens.

Au cours de l'année, l'ONT a reçu une multitude de demandes de renseignements au sujet du nouveau régime législatif de transport ferroviaire et de la procédure à suivre pour l'établissement de chemins de fer sur courtes distances. En outre, un certificat d'aptitude a été demandé et remis, ce qui a permis de créer une nouvelle société ferroviaire.

La Division du cabotage et des licences de services maritimes dans le Nord a pris contact avec tous les anciens titulaires de permis d'exploitation de services maritimes dans le Nord pour savoir s'ils désiraient obtenir une licence d'exploitation de services s'ils y étaient admissibles. Cinq d'entre eux ont reçu une licence. La Division a aussi rédigé un formulaire de rapport que doivent remplir chaque année les transporteurs maritimes du Nord. Dans le domaine du cabotage, la Division a traité plus de 50 demandes ayant trait à l'entrée temporaire de navires d'immatriculation étrangère non dédouanés en vue de la prestation de services dans les eaux canadiennes. En outre, des fonctionnaires de la Division ont participé à la rédaction du nouveau projet de loi intitulé *Loi sur*

qui a trait à l'utilisation de navires non dédouanés dans les eaux canadiennes et au recours à des navires d'immatriculation étrangère pour des activités commerciales maritimes autres que le cabotage. Sous ce dernier rapport, une personne de la Direction préside le Comité consultatif interministériel sur le cabotage, lequel donne conseil à Revenu Canada en matière d'immatriculation et de douane.

Aux termes de la *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*, la Direction des services intérieurs est consultée par l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie en cas d'urgence; l'Office peut ordonner ou autoriser l'utilisation de navires canadiens et étrangers pour assurer un approvisionnement satisfaisant de produits contrôlés, tels qu'ils sont définis dans cette loi.

Délivrance des permis relatifs aux produits : La Direction traite les demandes de construction et d'exploitation de produits, formule des recommandations au ministre sur la délivrance des permis et suit de près l'exploitation des produits.

Certificats d'aptitude et certificats de nécessité et d'utilité publiques, et avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer : La Direction des services intérieurs s'occupe du traitement des demandes d'incorporation présentées par les compagnies de chemin de fer proposées en vue d'obtenir des certificats d'aptitude et des certificats de nécessité et d'utilité publiques. Dans le cas d'une demande de certificat d'aptitude, elle s'assure que la compagnie de chemin de fer proposée est apte à exploiter une ligne de chemin de fer en toute sécurité et qu'elle possède l'assurance voulue. Les décisions sont prises dans les 120 jours suivant la réception des demandes. Dans le cas d'une demande de certificat de nécessité et d'utilité publiques, la Direction veille à ce que la compagnie proposée donne l'avis public que l'ONT juge indiqué. Une fois les plaidoieries terminées, elle analyse les aspects économiques et financiers de la demande et détermine si elle sert l'intérêt public.

Enfin, la Direction traite les avis d'accords de cession de lignes de chemin de fer et en recommande l'acceptation ou le rejet, selon qu'ils servent l'intérêt public ou non. L'ONT a six mois pour rendre une décision.

Activités

La *Loi nationale de 1987 sur les transports* renferme des dispositions nouvelles sur l'entrée des transporteurs aériens sur le marché des services exploités à destination, en provenance ou à l'intérieur

citoyenneté canadienne et détiennent la police d'assurance responsabilité réglementaire ainsi qu'un certificat d'exploitation. Les licences assurent le transport aérien public de passagers ou de marchandises hors de la zone désignée, c'est-à-dire au sud de la ligne de démarcation (voir la carte géographique à l'annexe B).

Sur réception d'une plainte, la Direction veille à ce que les avis d'intention d'abandonner un service ou d'en réduire la fréquence à moins d'un vol par semaine soient donnés selon les modalités réglementaires.

Le Nord : La Direction délivre également les licences aux transporteurs aériens qui justifient leur citoyenneté canadienne et détiennent la police d'assurance responsabilité réglementaire ainsi qu'un certificat d'exploitation. Les licences assurent le transport public de passagers ou de marchandises en provenance, à destination ou à l'intérieur de la zone désignée, située au nord de la ligne de démarcation (voir la carte géographique à l'annexe B). Chaque demande de licence de ce genre doit faire l'objet d'un avis public donné selon les modalités réglementaires.

En cas d'opposition, l'ONT doit être convaincu, malgré les arguments des intervenants, que la délivrance de la licence demandée n'entraînera pas une réduction importante ou une instabilité des services offerts dans la zone désignée. À la suite de la réception d'une demande, consultée ou non, l'ONT a 120 jours pour prendre une décision qui peut fixer les conditions d'exploitation qu'il juge d'intérêt public.

Délivrance des licences de services maritimes dans le Nord : La Direction des services intérieurs s'occupe également de la délivrance des licences pour l'exploitation de services maritimes d'approvisionnement des collectivités dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, y compris le lac Athabasca, et dans l'Arctique occidental.

Les approvisionnements d'énergie : Selon la partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, dont l'application relève de Revenu Canada, le cabotage est réservé aux navires canadiens. Par contre, si aucun navire canadien n'est disponible, un navire étranger peut prendre part au cabotage, conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage. Lorsque la Direction des services intérieurs reçoit une demande d'utilisation de navires d'immatriculation étrangère, elle entreprend des recherches auprès de l'industrie et soumet ensuite ses recommandations au ministre du Revenu sur la disponibilité de navires battant pavillon canadien. Elle donne aussi des recommandations analogues en ce

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET DE L'ANALYSE DU MARCHÉ



Cette direction générale a pour mandat de réglementer l'entrée des transporteurs sur le marché et leur sortie, là où pareille réglementation s'impose à l'égard de services ou de régions, par souci d'intérêt public. Elle est aussi chargée de l'exécution des examens annuels de l'incidence de la réglementation économique adoptée par l'État sur le réseau canadien des transports.

Au nombre de ses activités figurent la délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services au Canada, le contrôle d'application des exigences fixées par les règlements et les licences de l'ONT de même que les accords internationaux, la participation à la négociation et à la mise à exécution d'accords internationaux de services aériens, et le suivi et l'analyse des répercussions de la déréglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale se divise en quatre directions : Services intérieurs, Services internationaux, Contrôle de l'application et suivi de l'industrie.

La Direction générale assure la direction fonctionnelle des bureaux régionaux de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels s'occupent des aspects locaux de ses activités. De plus, des agents de contrôle d'application sont sur place dans chacun des bureaux de district de l'ONT.

SERVICES INTÉRIEURS

Délivrance des licences de services aériens dans le Sud : La Direction des services intérieurs délivre les licences aux transporteurs aériens qui justifient leur

Faits saillants pour la Direction

- La Direction des services de transport pour les personnes handicapées a participé activement aux travaux qui ont conduit à la promulgation, en juillet dernier, de la modification à la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Cette modification habilite l'ONT à adopter, administrer et appliquer des règlements relativement aux normes d'accessibilité à tous les modes de transport de compétence fédérale.
- En mai, l'ONT a envoyé un avis aux parties intéressées pour connaître leurs vues au sujet d'une proposition selon laquelle, dans les déplacements au Canada, l'accompagnateur d'une personne handicapée pourrait voyager gratuitement avec celle-ci et les personnes handicapées ou obèses ne seraient pas tenues de payer pour le siège additionnel dont elles ont besoin. Cette question est actuellement à l'étude.
- La Direction a participé à la Semaine nationale pour l'intégration des personnes handicapées (du 29 mai au 4 juin) par la distribution d'une brochure de l'ONT décrivant l'aide qui peut être fournie aux utilisateurs handicapés en vertu de la LNT, aux transporteurs, aux fournisseurs de services de transport et à d'autres intervenants s'intéressant au transport des personnes handicapées.
- En novembre, le personnel de l'ONT a pris part, avec Transports Canada, à un atelier régional parrainé par l'Institut national canadien pour les aveugles à l'intention des personnes aveugles et malvoyantes. Cette rencontre s'inscrivait dans le cadre d'une série de quatre ateliers qui se tiendront un peu partout au Canada. Ces ateliers, auxquels participent des transporteurs et des fournisseurs de services de transport, visent à sensibiliser les personnes bien portantes aux besoins de transport des personnes aveugles et malvoyantes. En 1989, l'ONT participera à d'autres ateliers régionaux parrainés par l'Institut ainsi qu'à des ateliers sur les besoins des personnes malentendantes.

Statistiques de la Direction

Nombre de plaintes reçues : 36

Répartition des plaintes par mode de transport :

Air	24
Chemin de fer	8
Autocar	2
Bateau	2

réglementation antérieure, ont été élargis par une modification apportée à la Loi en juillet dernier. En vertu des récentes dispositions, l'ONT peut adopter, administrer et appliquer des règlements concernant les critères d'accessibilité à tous les modes de transport de compétence fédérale. Le but premier de la Direction des services de transport pour les personnes handicapées est d'épauler l'ONT dans l'exécution de cette mission.

La compétence réglementaire de l'ONT porte maintenant sur les aspects suivants :

- les prix, les conditions de transport, les installations, les services et le matériel offerts par les prix, les conditions de transport, les installations, les services et le matériel offerts par les transporteurs aériens;
- les installations, les services et le matériel des aéroports de compétence fédérale;

- la formation donnée au personnel des transports en contact avec les personnes handicapées et la communication d'information à celles-ci.

L'ONT surveille la situation de l'industrie des transports et fait enquête sur les plaintes pour déterminer si un aspect quelconque d'un service de transport crée un obstacle abusif au déplacement des personnes handicapées. Le cas échéant, l'ONT peut ordonner au fournisseur du service de prendre des mesures correctives et de verser une indemnité destinée à couvrir les frais encourus par les personnes handicapées en raison dudit obstacle (paragraphe 63.3(3) de la Loi). Une infraction à la Loi ou à ses règlements d'exécution est passible d'une peine (article 63.4).

De plus, aux termes de la Loi, l'ONT et la Commission canadienne des droits de la personne sont tenus de veiller à la coordination de leur action en matière de transport des personnes handicapées afin de favoriser l'adoption de lignes de conduite complémentaires et d'éviter les chevauchements de compétence.

La Direction joue aussi un rôle important dans la réalisation de la politique définie dans la Loi en assurant la liaison avec les parties intéressées, soit les personnes handicapées et les fournisseurs des services de transport, pour cerner des moyens d'améliorer l'accessibilité au réseau des transports.

enquêtes au sujet des tarifs et d'aspects connexes sont menées lorsqu'une plainte est déposée.

La Division des fusions et des acquisitions est responsable de l'administration des dispositions législatives sur les fusions et les acquisitions contenues dans la partie VII de la LNT.

Ces dispositions permettent aux parties intéressées de faire examiner par l'ONT les projets d'acquisition de grandes entreprises de transport de compétence fédérale. Quiconque projette d'acquérir une part dans une entreprise semblable au Canada, ayant un actif ou un chiffre d'affaires annuel dépassant 10 millions de dollars, doit aviser l'ONT de ses intentions. Celui-ci fait alors paraître dans la *Gazette du Canada* un avis public au sujet du projet.

Lorsque l'ONT est saisi d'une opposition à un projet d'acquisition au cours des 30 jours suivant la publication de cet avis, il doit en faire l'examen et peut décider de tenir une audience publique. Par la suite, l'ONT doit rejeter le projet d'acquisition, s'il le juge contraire à l'intérêt public.

En 1988, l'ONT a donné avis de 13 projets d'acquisition, dont deux touchant des entreprises de transport aérien et 11, des sociétés de camionnage dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, il n'a reçu aucun avis d'opposition à ces projets.

L'ONT a obtenu du gouverneur en conseil l'autorisation de soustraire trois opérations commerciales projetées aux dispositions du paragraphe 253(6) de la LNT.

Selon la politique nationale des transports énoncée à l'article 3 de la LNT, les transporteurs et quiconque fournit des services de transport réglementés par le gouvernement fédéral sont tenus, autant que possible, de ne pas faire obstacle, de façon abusive, à la mobilité des personnes handicapées. L'application de cette politique. Ceux dont il a été investi, lors de l'entrée en vigueur de la Loi le 1^{er} janvier 1988 et qui sont plus étendus que ceux qu'exerçait l'organisme de

SERVICES DE TRANSPORT POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

demande de majoration des droits de pilotage présentée par l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA). Se fondant sur les recommandations formulées par la Division à la suite de l'enquête, l'ONT a décidé de rejeter la demande de l'APA.

Par ailleurs, la Division a mené de nombreuses enquêtes informelles et officielles et réglé plus de 300 plaintes officielles et informelles (voir l'annexe A-IV).

En octobre 1988, la Division a institué une enquête en vertu de l'article 59 de la LNT au sujet d'une demande du Canadian Meat Importers Committee. Cette demande est la première qu'aït reçue l'ONT en application de cette disposition législative destinée à protéger contre les prix, les actes ou les omissions sur l'applicabilité de certains frais imposés par la Australia/Eastern Canada Shipping Conference.

L'une des principales responsabilités de la Division est la sauvegarde de l'intérêt public en ce qui a trait aux augmentations des prix de base sur les routes aériennes desservies en monopole dans le sud du Canada et les prix de base ainsi que les augmentations de prix des services dans le nord du Canada. Sur demande, la Division examine les niveaux de prix ou les augmentations pour s'assurer qu'ils ne sont pas contraires à l'intérêt public.

En 1988, la Division a mené trois enquêtes du genre ayant trait aux services aériens dans le nord du Canada et l'ONT a conclu que le niveau et l'augmentation des prix étaient raisonnables.

Des mécanismes semblables servent à protéger les expéditeurs contre des prix, des frais et des conditions de transport des marchandises préjudiciables à l'intérêt public.

La Division fait des enquêtes d'ordre économique et règle les différends qui opposent les utilisateurs des services aériens et maritimes aux transporteurs. De plus, elle considère, analyse et recommande l'acceptation, le rejet ou une autre mesure relativement aux tarifs d'approvisionnement par eau dans les régions du fleuve Mackenzie, du lac Athabasca et de l'Arctique occidental. Ce service vise à favoriser la viabilité des collectivités du Nord et à protéger les expéditeurs contre les monopoles.

Enfin, comme l'exige la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, l'ONT assure l'examen des droits de transport sur la voie maritime du Saint-Laurent grâce au dépôt des tarifs. En effet, des

De concert avec d'autres ministères fédéraux, la Division prête ses compétences d'expertise et d'analyse en établissement des prix, en commercialisation des accords bilatéraux de services aériens avec les administrations de l'aéronautique et les gouvernements étrangers. Elle participe également à diverses enquêtes.

En 1988, la Division a résolu, après enquête, 15 différends ou plaintes de divers transporteurs aériens touchant les pratiques d'établissement des prix d'autres transporteurs. Décidée à automatiser le dépôt des tarifs actuellement produits sur imprimés et, ainsi, à économiser temps et argent, la Division a demandé une étude d'expert-conseil et noué des rapports avec les administrations de l'aéronautique des États-Unis et du Royaume-Uni afin de standardiser les systèmes électroniques de dépôt des tarifs.

Les statistiques sur le nombre de tarifs reçus par la Division en 1988 figurent à l'annexe A-II.

La Division des tarifs, de la documentation et du soutien s'occupe du dépôt et de l'indexage matériels des tarifs de services aériens et maritimes, et elle fournit aux trois autres divisions de la Direction un soutien de nature pratique et tarifaire.

Au nombre des principaux projets menés en 1988 figurent l'établissement d'un répertoire de toutes les publications tarifaires de services intérieurs et la réorganisation complète du centre de conservation des documents tarifaires. La Division a aussi dressé la liste de tous les transporteurs inactifs, en prévision d'une enquête, et informatisé les tarifs de services aériens et les index des indicateurs de services aériens généraux.

Enfin, la Division a participé à l'automatisation du dépôt des tarifs de services aériens internationaux dont on a fait mention précédemment, et elle a instauré un nouveau système de codage de tous les tarifs reçus et utilisés dans ses activités.

La Division des plaintes et enquêtes sur les services aériens et maritimes fait enquête sur les plaintes, les demandes et les aspects des services aériens et maritimes, suivant les responsabilités que lui confère la LNT, la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* et la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*.

L'article 23 de la *Loi sur le pilotage* oblige l'ONT à faire enquête lorsqu'il y a opposition à une augmentation proposée des droits de pilotage. L'un des grands projets menés par la Division en 1988 touchait à la

Divers règlements sur le dépôt des tarifs ont été rédigés et mis en application au cours de l'année écoulée, et la Division a fourni des analyses et des interprétations d'experts sur des questions tarifaires dans le cadre d'enquêtes menées, notamment par les divisions des Enquêtes sur les prix et les services, les Services de médiation et d'arbitrage et la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché.

Au plan pratique, la Division a beaucoup simplifié le dépôt des contrats confidentiels grâce à la transmission électronique des données, établie en collaboration avec le CP¹. Ce nouveau système continue de prendre de l'expansion, si bien que près des deux tiers des tarifs réglementés du CN et du CP sont déjà déposés électroniquement et que la totalité des tarifs devraient l'être l'an prochain.

D'autres tarifs ont été déposés auprès de la Division en 1988, soit :

- 180 tarifs exigés par la loi;
- 373 tarifs de marchandises limitées;
- un prix convenu;
- 14 tarifs de ponts et tunnels;
- 297 tarifs de passagères;
- 100 tarifs de voyageurs.

Enquêtes spéciales

Au cours de l'année, des équipes, formées de représentants de la Direction de la médiation et de l'arbitrage et de la Direction des plaintes et des enquêtes sur les chemins de fer, ont été chargées d'enquêtes et de projets spéciaux touchant le transport ferroviaire. Au nombre des projets les plus intéressants figuraient la revue détaillée, de concert avec les expéditeurs et les transporteurs, des ordonnances générales de la CCT sur les limites de responsabilité des compagnies ferroviaires ainsi que la rédaction d'un nouveau règlement sur le sujet. À la suite de la demande du ministre, une enquête spéciale a été instituée, en vertu de l'article 31 de la LNT, sur l'abandon de la ligne ferroviaire de la CSX, à St. Thomas, en Ontario. En conclusion, la compagnie ferroviaire a accepté de tenir compte des préoccupations des municipalités et des administrations routières affectées. En outre, les directions ont joué un rôle important dans l'enquête sur

- la méthode de calcul de l'indemnité globale payable par VIA et le CN en vertu des accords de services ferroviaires.
- Le personnel de la Direction a participé à une étude sur le déplacement de lignes de chemin de fer touchant la faisabilité de faire passer le trafic du CP sur les lignes du CN dans Saskatoon.
- La Direction des plaintes et des enquêtes sur les chemins de fer assume d'autres responsabilités sous le nouveau régime législatif, notamment :
- le service d'autocar Roadrunner de Terratransport du CN à Terre-Neuve (article 195 de la LNT);
- les taux visés par la LTGO (articles 45, 46 et 52).

PLAINTES, ENQUÊTES ET TARIFS CONCERNANT LES SERVICES AÉRIENS ET MARITIMES

Cette direction administre les dispositions tarifaires des accords bilatéraux de services aériens, dirige et coordonne les enquêtes de l'ONT, le règlement des différends touchant le transport aérien et maritime ainsi que le dépôt et l'analyse de divers tarifs aériens, et chapeaute la Division des fusions et des acquisitions de l'ONT. Ces activités sont régies par la LNT, la Loi sur le pilotage, la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Les quatre divisions qui forment la Direction s'occupent principalement des tarifs aériens internationaux et des questions connexes, du dépôt des tarifs et de la prestation de services de soutien, des enquêtes sur le transport maritime et aérien, et des fusions et des acquisitions dans le secteur des transports.

La Division des tarifs aériens internationaux appuie l'ONT dans ses fonctions d'organisme de réglementation canadien au cours de la négociation des accords bilatéraux et multilatéraux de services aériens. L'ONT a pour mandat de protéger les intérêts des voyageurs et des transporteurs canadiens, conformément aux articles 69, 70, 76, 86(4), 97(1)(b), 102(1)(g), h) et i), 103 et 104 de la LNT et dans certaines sections des parties II et III, de la division II de la partie V et de la partie VI du *Règlement sur les transports aériens*.

Le personnel de la Division examine les prix, les taux déposés, et les conditions de transport spécifiés dans les tarifs des tarifs jugés préjudiciables à l'intérêt public.

de prix de ligne concurrentiels a été reçue au cours de l'année, mais elle a été retirée avant que l'ONT ne prenne une décision.

Des projets de règlements ont été rédigés au sujet des demandes d'établissement de taux variables déposées en vertu de l'article 45 de la LTGO. Enfin, une enquête a été entreprise à la demande du ministre pour explorer les perspectives d'usage commun des voies ferrées en place à Saskatoon afin que le trafic ferroviaire contourne cette ville.

La Division des plaintes et des enquêtes sur le

service ferroviaire coordonne les enquêtes sur diverses questions touchant l'aspect service du transport ferroviaire.

Le traitement des demandes d'interconnexion et de questions connexes aux termes de l'article 152 de la LNT a occupé une place prépondérante en 1988, tout comme l'agrandissement des limites d'interconnexion, nouveau élément important de la LNT. En effet, la Division a traité cinq demandes visant l'agrandissement des limites d'interconnexion. Elle a terminé cinq enquêtes informelles sur des cas apparentés et prescrit de nouveaux prix d'interconnexion. La première de ces demandes touchait l'installation de Dornier Inc. à Donnacoma, au Québec. L'ONT a admis les arguments de l'expéditeur et déclaré que l'installation se trouvait dans les limites d'interconnexion.

La Division a institué une enquête en vertu de l'article 32 de la LNT au sujet d'une demande de la Essex Terminal Railway qui souhaitait être soustraite à l'application du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. Le rapport d'enquête, qui recommandait le rejet de la demande, a été adopté à titre de décision de l'ONT.

L'ONT administre les articles 260, 280 et 281 de la *Loi sur les chemins de fer* et les articles 144 à 147 de la LNT, lesquels offrent des moyens de régler les différends concernant les prix et les conditions de transport ferroviaire des voyageurs et la suppression de pareils services. La Division des plaintes et des enquêtes sur le service ferroviaire appuie l'ONT dans son travail à cet effet.

La Division s'est occupée de 12 plaintes et demandes officielles concernant les services de voyageurs, entre autres, de la demande de VIA Rail visant la suppression du service de train de nuit entre Ottawa et Toronto, laquelle fut d'ailleurs agréée. Elle s'est également acquittée de plus de 40 saisines du ministre sur des questions relatives au service ferroviaire.

La Division des programmes de l'infrastructure ferroviaire se penche sur les différends d'intérêt public en matière de répartition des coûts afférents aux passages à niveau, aux croisements ferroviaires, aux fossés de drainage et à des ouvrages semblables, sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer*. Ce sont là les responsabilités que conserve l'ONT à la suite de l'adoption de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, laquelle prévoit le transfert à Transports Canada de certaines fonctions touchant la sécurité au moment de la promulgation de la Loi le 1^{er} janvier 1989. En prévision de ce transfert, la Division a revu les demandes passées et présentes et établi des systèmes de traitement. Elle a également procédé à la révision des règlements et des lignes directrices portant sur la répartition des coûts et sur les aspects connexes, en plus de nouer des rapports étroits avec les administrations routières et ferroviaires du pays en vue d'assurer un système de traitement des demandes efficace et satisfaisant.

La Division de l'analyse des tarifs reçoit, recueille et analyse les tarifs de marchandises et les tarifs de voyageurs des compagnies de chemin de fer, en application des articles 114 à 119 et 121 à 133 de la LNT et des articles 9 et 282 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Sous le nouveau régime législatif, le transporteur est tenu de déposer uniquement les tarifs visés par les programmes de subvention. Il doit également déposer les contrats confidentiels dans les cas où les prix et les conditions de transport conviennent avec l'expéditeur ne sont pas publiés. L'établissement de contrats confidentiels est l'un des principaux éléments nouveaux de la LNT. La Division de l'analyse des tarifs est responsable du dépôt, de la conservation et de la sécurité des contrats confidentiels déposés en vertu de l'article 120 de la LNT.

Plus de 1 000 contrats confidentiels ont été déposés auprès de la Division en 1988. La publication d'un résumé de ces contrats démontre que ceux-ci visent une vaste gamme de marchandises transportées partout au Canada et qu'ils s'appliquent à des transporteurs canadiens et américains.

aussi de résoudre des problèmes éventuels et d'encourager le recours aux nouvelles dispositions de la Loi et aux services accessibles de l'ONT.

PLAINTES ET ENQUÊTES SUR LES CHEMINS DE FER

La Direction des plaintes et enquêtes sur les chemins de fer enquête sur les plaintes, les expéditeurs et les voyageurs faites par les transporteurs, les expéditeurs et les voyageurs sur les points de l'exploitation du transport ferroviaire, qui sont régies en vertu de la LNT, de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la LTGO, et leur donne suite.

La Direction se divise en quatre divisions dont l'une s'occupe des tarifs réglementaires et, les trois autres, du règlement des différends touchant les prix de transport, les services et l'infrastructure ferroviaires.

La Division des plaintes et enquêtes sur les prix de transport ferroviaire est chargée de régler les

différends relatifs aux prix de transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises. De plus, elle veille à l'application des dispositions de la LNT qui portent sur les prix de ligne concurrentiels.

En 1988, la Division a assisté l'ONT dans la tenue d'une importante audience publique au sujet d'une plainte de Voyageur Inc. concernant des prix réduits proposés par VIA Rail. Cette audience a donné lieu à une enquête et une décision. Quatre autres plaintes officielles relatives aux prix ont été reçues aux termes de la LNT au cours de l'année.

La Division a procédé à l'évaluation informelle de six affaires d'intérêt public, l'une d'entre elles portant sur les préoccupations d'Atlantic Container Express Limited à l'égard des prix proposés par le CN pour l'expédition de conteneurs à Terre-Neuve. En outre, deux demandes touchant des prix non compensatoires ont été reçues en application de l'article 13 de la LNT. La Division s'est aussi penchée sur plus de 35 questions et demandes de renseignements relatives à des prix, dont le ministre des Transports a saisi l'ONT.

Le traitement des demandes d'établissement de prix de ligne concurrentiels, aux termes de l'article 136 de la LNT, est une activité prenanche de la Division, dont l'une des fonctions est de protéger et de promouvoir l'accès compétitif des expéditeurs aux transports. Présentée par l'Alberta Gas Chemicals Limited, la première demande de ce genre reçue par l'ONT a été réglée en 1988. Une autre demande d'établissement

expéditeurs ou entre transporteurs. Elle administre également les dispositions sur l'arbitrage contenues dans la LNT quant aux conflits touchant le transport aérien et le transport de marchandises par chemin de

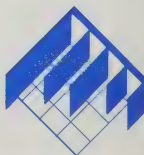
La médiation est un moyen officieux et volontaire de régler les différends. Elle permet aux parties de s'entendre grâce à l'aide d'un tiers. Dans ce processus, le personnel de l'ONT analyse les questions, puis il organise et mène la médiation dans un délai de 30 jours, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Les principaux avantages de la médiation consistent en son coût modique, sa rapidité et le fait d'éviter le recours aux tribunaux.

Les dispositions concernant l'arbitrage figurent dans les articles 47 à 57 de la LNT. À la demande d'un expéditeur, l'arbitrage peut servir à régler des différends de nature privée ou particulière concernant les prix ou les conditions de transport. L'arbitrage doit s'accomplir dans un délai de 90 jours. Non membre de l'ONT, l'arbitre choisit l'offre finale de l'une ou l'autre des parties et sa décision est exécutoire.

La Direction tient une liste des arbitres disponibles et fournit des services de soutien à ceux-ci, au besoin. Elle participe aussi aux enquêtes, menées par l'ONT de son propre chef ou à la demande du ministre en vertu des articles 26, 31, 32, 35 et 59 de la LNT, dans lesquelles les techniques de consultation sont pertinentes, et elle organise des programmes d'information au sujet du processus de médiation.

Au cours de sa première année d'existence, la Direction a répondu à plus de 25 demandes officielles de consultation ou de médiation sur divers sujets touchant les modes ferroviaire et maritime. Un fréquent sujet de différend entre expéditeurs, municipalités et compagnies ferroviaires concernait les demandes d'abandon de lignes de chemin de fer déposées à l'ONT. Des enquêtes et des consultations ont eu lieu concernant l'aliénation des installations et de la propriété, les répercussions sur les industries en place, la remise en état des emprises et la prestation d'autres services de transport.

En outre, la Direction a donné des séances d'information à plus de 50 groupes et associations d'expéditeurs, de transporteurs et de représentants municipaux, pour leur expliquer le contenu et les répercussions des nouvelles dispositions législatives relatives au transport de marchandises par chemin de fer, la rationalisation des réseaux ferroviaires et les mécanismes de règlement des différends. Ces séances ont permis de clarifier non seulement le nouveau cadre de réglementation plus souple, mais



DIRECTION GÉNÉRALE DU RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La Direction générale du règlement des différends a la mission de résoudre les litiges d'ordre économique, entre transporteurs et usagers des services de transport afin d'améliorer la productivité et l'utilité du réseau des transports. Ses activités consistent à répondre aux demandes et aux plaintes afférentes aux points relevant de la compétence de l'ONT, à faire des enquêtes d'intérêt public et à fournir des services de médiation et d'arbitrage. La Direction générale a des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche les prix et les services au transport, les mesures visant à favoriser l'accessibilité à des services ferroviaires concurrentiels, le transport des personnes handicapées et les fusions de même que les acquisitions d'entreprises canadiennes de transport.

Ces activités trouvent leur fondement législatif dans la Loi nationale de 1987 sur les transports (LNT), la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO), la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, la Loi sur le pilotage et la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

La Direction générale se divise en quatre directions. La Direction des plaintes et enquêtes sur les chemins de fer et la Direction des plaintes et enquêtes concernant les services aériens et maritimes ont la responsabilité générale de modes de transport précis, tandis que la Direction des services de médiation et d'arbitrage et la Direction des services de transport pour les personnes handicapées touchent à tous les modes.

SERVICES DE MÉDIATION ET D'ARBITRAGE

Avec l'assentiment des parties, la Direction s'occupe de la médiation des différends entre transporteurs et

reportées à 1989. L'appendice E fournit plus d'information sur les demandes de révision.

Voici la liste des règlements préparés par le Secréariat et adoptés par l'ONT en 1988 :

1. *Règlement sur les exemptions de la partie VII.* DORS/88-15
2. *Règlement sur l'établissement de la valeur de l'actif et du chiffre d'affaires.* DORS/88-16
3. *Règlement sur les tarifs de transport des marchandises par chemin de fer.* DORS/88-22
4. *Règles générales de l'Office national des transports.* DORS/88-23
5. *Règlement sur les services d'approvisionnement par eau dans le Nord.* DORS/88-24
6. *Règlement sur l'abandon de lignes de chemin de fer.* DORS/88-25
7. *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire.* DORS/88-41
8. *Règlement sur la délivrance des licences d'entreprises de camionnage extra-provinciales.* DORS/88-46
9. *Règlement sur les transports aériens.* DORS/88-58

Arrêtés (1988)

Transport ferroviaire 1 184

Transport aérien 74

Transport maritime 3

Transport routier 6

1 267

Décisions (1988)

Transport ferroviaire 23

Transport aérien 480

Transport maritime 6

Transport routier -

509

Le Secréariat a traité 30 demandes, dont 19 d'entre elles étaient pendantes depuis l'an dernier.

Les 19 demandes de révision reportées de 1987 ont

été traitées suivant les Règles générales de la

Commission canadienne des transports, lesquelles

prévoient des motifs de révision plus vastes. Neuf

de ces demandes touchaient le transport aérien; deux

d'entre elles ont été agréées, une a été retirée, une

autre a été abandonnée à la suite de circonstances la

rendant inutile, et cinq ont été rejetées faute de motifs

de révision valables. Dix demandes de révision

relevaient du domaine ferroviaire; huit d'entre elles ont

été rejetées faute de motifs de révision suffisants, une

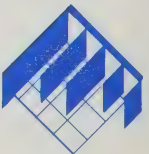
a été retirée et une autre a été jugée acceptable.

Dans ce dernier cas, l'ONT a accordé une prorogation

de délai pour le dépôt des mémoires complémentaires

avec l'intention de poursuivre l'affaire en 1989.

Des onze demandes de révision déposées aux termes de l'article 41 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, cinq se rattachaient au transport aérien et six au transport ferroviaire ou à d'autres points. Trois des demandes en transport aérien ont été rejetées, faute de preuve qu'il y avait eu des nouveaux faits ou une évolution des circonstances depuis la décision ou l'arrêt initial. Le quatrième cas a été réglé par la délivrance subséquente d'une licence au demandeur, et le cinquième cas a été reporté à l'année suivante. Pour ce qui est des six demandes touchant le transport ferroviaire ou d'autres points, deux ont été rejetées pour les motifs mentionnés précédemment pour le transport aérien, une autre a été agréée à la suite de la présentation de nouveaux faits, et trois ont été



SECRÉTARIAT

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

Le Secrétariat est le point de contact officiel entre l'ONT et le grand public. En vertu de l'article 16 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, il est responsable de la consignation des décisions de l'ONT, de la publication de ses décisions et arrêtés, de la rédaction et du traitement des règlements conformément à la politique gouvernementale, de la coordination de la correspondance ministérielle et de la haute direction ainsi que de l'administration des audiences publiques de l'ONT.

Le Secrétariat s'occupe aussi du traitement de toutes les demandes déposées aux termes de l'article 41 de la Loi selon lequel « l'Office peut réviser, annuler ou modifier ses décisions ou arrêtés, ou entendre de nouveau une demande avant d'en décider, en raison de faits nouveaux ou en cas d'évolution, selon son appréciation des circonstances de l'affaire visée par ces décisions, arrêtés ou audiences ». À cette fin, le Secrétariat veille à ce que les plaidoiries des parties au dossier soient conformes aux pratiques et procédures établies dans les Règles générales de l'ONT; chaque cas soumis à l'étude de l'ONT doit être accompagné d'une analyse détaillée du sujet et des motifs de la décision rendue, laquelle est communiquée par le Secrétaire au demandeur et aux intervenants.

Quiconque s'oppose à un arrêté ou à une décision de l'ONT peut en appeler au gouverneur en conseil (article 64 de la Loi) ou à la Cour d'appel fédérale, sur une question de droit ou de compétence (article 65 de la Loi).

ACTIVITÉS

En 1988, le Secrétariat a rendu publics 1 267 arrêtés et 509 décisions. Le tableau suivant donne le nombre d'arrêtés et de décisions pour chaque type de transport :

DÉCÈS

M. Jean Marchand, président de la Commission

canadienne des transports de 1983 à 1985, est

décédé le 28 août 1988, à l'âge de 69 ans.

M. Marchand était bachelier en sciences sociales et

politiques de l'Université Laval. Dès l'âge de 24 ans, il

prit part à l'organisation de la Confédération des

travailleurs catholiques du Canada (CTCC) où il œuvre

pendant 23 ans dans divers postes, dont ceux de

secrétaire général et de président. À ce titre,

M. Marchand défendit les droits des travailleurs et

s'occupa de la réforme de l'éducation et d'autres

questions sociales.

En 1965, M. Marchand décida de s'engager dans la

politique fédérale et fit partie du Cabinet pendant 11

ans. Au fil de sa carrière politique, il occupa

successivement le poste de ministre des Transports,

de la Main-d'œuvre et de l'immigration, et de

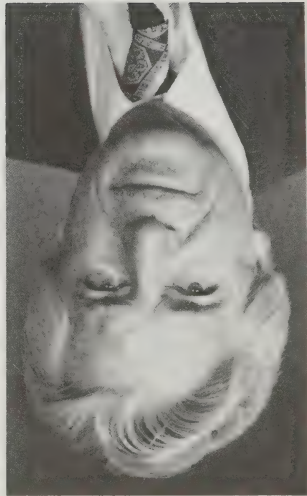
l'Expansion économique régionale.

M. Marchand fut nommé membre du Sénat, en 1976,

et il devint le président en mars 1980. M. Marchand

résigna ses fonctions au Sénat pour présider la CCT,

en 1983.



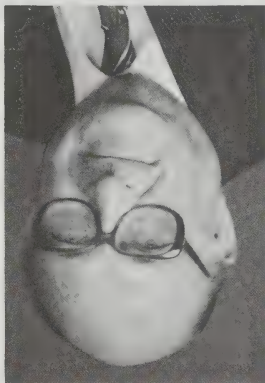
Depuis 1985, M. Weinberg s'occupe de la réforme de la réglementation économique qui a conduit à la création de l'ONT. M. Weinberg est bachelier en sciences de l'Université McGill.

MEMBRES TEMPORAIRES :

Bachelier en commerce de l'Université de l'Alberta, l'honorable Marcel J.A. Lambert, c.p., c.r., détient aussi un B.A. (Juris) ainsi qu'un B.D.C. de l'Université d'Oxford qu'il a fréquentée en qualité de boursier de la fondation Cecil Rhodes. Ses études ont été interrompues par la Seconde Guerre mondiale pendant laquelle il a été en service actif dans l'Armée canadienne, comme officier de troupe. En 1950, M. Lambert s'est joint à un cabinet d'avocats d'Edmonton et ce, jusqu'en 1982. En 1957, il a été élu député d'Edmonton-Ouest à la Chambre des communes. M. Lambert a siégé jusqu'en 1984, puis a été nommé commissaire à la Commission canadienne des transports en mars 1985.

DÉPART

Au moment de sa retraite à la fin de 1988, M. James Maurice McDonough était membre temporaire de l'Office. Il était auparavant commissaire de la Commission canadienne des transports depuis 1977 et président du Comité de la politique internationale en matière de transport de la CCT depuis 1979. M. McDonough fut le commissaire principal de la CCT pour l'ouest du Canada. Avant de se joindre à celle-ci, il a occupé de nombreux postes cadres au sein de l'industrie céréalière, notamment ceux de directeur exécutif de la Commission Hall sur la manutention et du transport du grain, de directeur de la manutention et du transport du grain auprès du Conseil canadien du grain et de membre de l'Office des provinces du Canada.



brousse, il compte plus de 40 années d'expérience dans le transport aérien intérieur, international et transfrontalier. Il détient également un permis de pilote.

M. Edmund J. O'Brien a été directeur des transports pour la province de Terre-Neuve et du Labrador entre 1973 et 1987, en plus de faire partie du groupe d'étude sur la revue des programmes formé par le ministre fédéral des Transports. Avant cela, il a occupé divers postes de gestion tant dans le secteur public que privé, dont ceux de directeur exécutif de l'administration du Centre de recherches pour le développement international, de vice-président exécutif, de directeur général et de membre du conseil d'administration de Québecair et d'analyste économique principal (international) de Canadair Ltée. Avant de se joindre à l'ONT, M. O'Brien était secrétaire du Groupe de recherches sur les transports du Canada.

M. Keith Penner a accumulé tout un bagage de connaissances et d'expérience du Nord canadien. Il a été député fédéral du district de Cochrane-Supérieur de 1968 à 1988. Au cours de cette période, il a agi comme secrétaire parlementaire auprès du ministre d'État des Sciences et de la Technologie et du ministre des Affaires indiennes et du Nord. M. Penner a également présidé le Comité permanent des Affaires indiennes et du Nord. Il est titulaire d'un baccalauréat en arts et d'une maîtrise en éducation. Ses études de premier cycle ont été entreprises à l'Université de l'Alberta et ses études de deuxième cycle, à l'Université de Toronto et à l'Université d'Ottawa. M. Penner a également fait des études supérieures aux universités Queen et McMaster, et il a reçu une bourse de recherche de l'École des sciences politiques de l'Université Queen en 1987-1988.

M. Edward Weinberg était auparavant haut fonctionnaire à la Commission canadienne des transports. Depuis son entrée en fonction en 1970, il a occupé divers postes qui l'ont mené à celui de directeur des Etudes sur le transport ferroviaire des marchandises à la Direction de la recherche en 1985. C'est alors qu'il a été prêt au Bureau de la réforme de la réglementation économique de Transports Canada. Pendant ses années de service à la CCT, M. Weinberg a présidé diverses enquêtes fédérales-provinciales sur des questions liées au transport, entre autres l'étude sur l'accès ferroviaire à Vancouver et l'enquête sur le White Pass and Yukon Railway. Il a assuré la coprésidence de l'étude sur l'accès ferroviaire à Thunder Bay et représenté la CCT dans l'étude sur l'utilisation conjointe des voies dans le canyon du fleuve Fraser et de la rivière Thompson.



MEMBRES :

M. Craig S. Dickson apporte à l'Office 34 années de connaissances et d'expérience acquises à la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dont il a été le directeur général durant les 26 dernières années. M. Dickson a été membre actif de divers organismes professionnels et d'associations corporatives en plus d'avoir été, en 1987-1988, président du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Il a été directeur du Canadian Shippers Council et membre du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada, de la Commission pour l'expansion du commerce du Nouveau-Brunswick, du Chartered Institute of Transport et du conseil consultatif de la région des Maritimes. Il a aussi été président national de la Semaine nationale des transports.

M^{re} Nicolel Forget a occupé divers postes de gestion avant d'entamer sa carrière d'avocate et d'occuper le poste de vice-présidente du Conseil des services essentiels du Québec. Membre fondateur et secrétaire de la Fédération des femmes du Québec, M^{re} Forget a été présidente de l'Association des consommateurs du Québec et du conseil d'administration de Nouvelle Inc., société de portefeuille qui exploite de nouvelles sources d'énergie. Elle a été membre du conseil d'administration de nombreuses organisations, entre autres le Conseil économique du Canada et Hydro-Québec. M^{re} Forget possède un baccalauréat en sciences commerciales de l'École des Hautes Etudes Commerciales de l'Université de Montréal et une licence en droit de cette même université. Elle est membre du Barreau du Québec et de la Corporation des conseillers en relations industrielles.

M. James D. Mutch était auparavant directeur en chef des relations industrielles chez les Lignes aériennes Canadien International (anciennement les Lignes aériennes Canadien Pacifique) où il a occupé divers postes cadres, notamment comme administrateur principal de la promotion des ventes et des liaisons industrielles, directeur de la région de l'Ouest et gestionnaire pour Edmonton et le nord de l'Alberta, Hong-kong et l'Asie du Sud-Est, le sud de la Californie et le sud-ouest américain, et Hawaï. Il avait d'abord occupé des postes de gestion à Victoria, à Vancouver et dans d'autres régions de l'Ouest canadien. M. Mutch est membre du Quarter Century Aviation Club de Vancouver et d'Edmonton, et membre honoraire de la Northern Air Transport Association, où il a déjà occupé le poste de directeur. Ancien pilote de

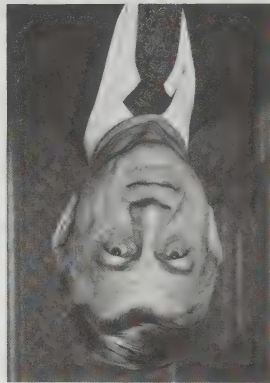




Membres de l'Office national des transports du Canada

PRÉSIDENT : l'honorable Erik Nielsen C.P., D.F.C., c.r., LL.B.

M. Erik Nielsen a ouvert un cabinet d'avocats au Yukon en 1952. Il a été élu à la Chambre des communes en 1957 et s'est vu confier de nombreuses responsabilités au sein du gouvernement canadien, dont celles de vice-premier ministre, de président du Conseil privé, de ministre des Travaux publics, de ministre de la Défense nationale et de chef de l'Opposition. En janvier 1987, il a délaissé son poste de député du Yukon pour devenir président de la Commission canadienne des transports. Vétérane de la Seconde Guerre mondiale, M. Nielsen est un pilote qualifié depuis 46 ans; il pilote son propre avion et détient un permis de pilote commercial.

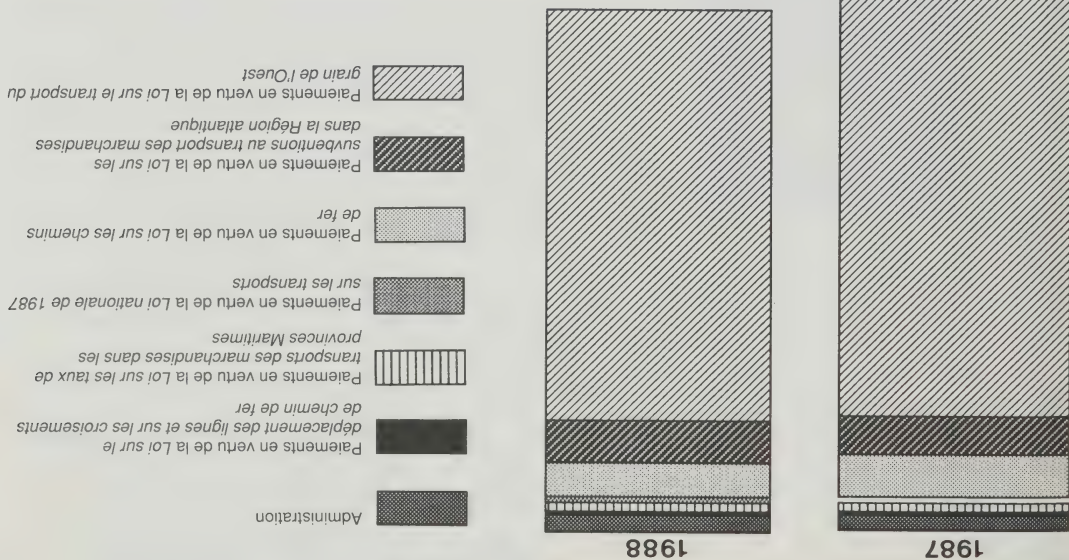


VICE-PRÉSIDENT : Micheline Baudry

M^{me} Micheline Baudry possède plus de 25 ans d'expérience industrielle et de conseil dans les secteurs de l'énergie et des transports auprès de sociétés d'État et d'entreprises réglementées, tant au pays qu'à l'étranger. Au fil de sa carrière, M^{me} Baudry a travaillé chez Hydro-Québec, Gaz Métropolitain, Booz-Allen & Hamilton, Woods Gordon et Québecair, à titre d'adjointe au président. Avant sa nomination à l'ONT, elle était vice-présidente d'Éconosul-Lavalin. M^{me} Baudry détient un baccalauréat en sciences commerciales et un MBA de l'École des Hautes Études Commerciales de l'Université de Montréal, où elle a également enseigné la recherche commerciale plus tôt dans sa carrière.



COMPARAISON DES DÉPENSES BUDGÉTAIRES



Administration

Paiements en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer

Paiements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes

Paiements en vertu de la Loi nationale de 1987 sur les transports

Paiements en vertu de la Loi sur les chemins de fer

Paiements en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Paiements en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Pourcentage des dépenses de 1988	1987 (en milliers)	1988 (en milliers)	Augmentation (Baisse) (en milliers)
Administration	4,4% (1)	41 313 \$	43 510 \$
Paiements en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	1,4%	11 459 \$	12 500 \$
Paiements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	1,3%	12 591 \$	13 136 \$
Paiements en vertu de la Loi nationale sur les transports	1,4%	—	13 271 \$
Paiements en vertu de la Loi sur les chemins de fer	3,9%	71 347 \$	38 506 \$
Paiements en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	8,5%	72 822 \$	83 429 \$
Paiements en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	79,1%	942 061 \$	777 124 \$
TOTAL	100%	1 151 593 \$	982 316 \$
			(169 277 \$)

(1) 3,6 % en traitements et salaires; 0,8 %, autres dépenses.
 (2) La diminution du tonnage de grain expédié en 1988 explique la différence entre les paiements.

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

FONCTIONS

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

- MÉDIATION DES PLAINTES SUR LES PRIX ET LES SERVICES, ET DES ABANDONS D'EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES

ARBITRAGE

INTERCONNEXION

PRIX DE LIGNE CONCURRENTIELLS

- CONTRATS CONFIDENTIELS DE SERVICE FERROVIAIRE, PRIX CONVENUS ET AVIS DE TARIF

- DIFFÉRENDS CONCERNANT LES PRIX ET LES SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS PAR AIR, RAIL ET EAU

TARIFS DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

FUSIONS ET ACQUISITIONS

- SERVICES DE TRANSPORT POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

PROGRAMMES DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

SUBVENTIONS AU TRANSPORT

PAIEMENTS DE SUBVENTIONS

- Transport du grain de l'Ouest atlantique et les provinces Maritimes
- Subvention au transport dans la Région (Loi sur les subventions au transport dans la Région atlantique; Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes)

RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

- Trains de voyageurs
- Embranchements ferroviaires
- Demande d'abandon de l'exploitation d'embranchements
- Propositions de service de transport de rechange

ÉTABLISSEMENT DES COÛTS DU TRANSPORT

ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET ANALYSE DU MARCHÉ

DÉLIVRANCE DES LICENCES

- Services aériens intérieurs et internationaux
- Approvisionnement par eau dans le Nord
- Exemption pour entrée temporaire, cabotage, règlements douaniers et Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
- Certificats de solvabilité et de commodité et de nécessité du public pour les compagnies de chemin de fer
- Productoducs

SUIVI ET ANALYSE

- Examens annuels
- Examen quinquennal
- Demandes particulières

CONTRÔLE D'APPLICATION DES CONDITIONS DES LICENCES

ACCORDS DE SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION

HYGIÈNE ET SÉCURITÉ PROFESSIONNELLE

CROISEMENTS RAIL-ROUTE

NORMES

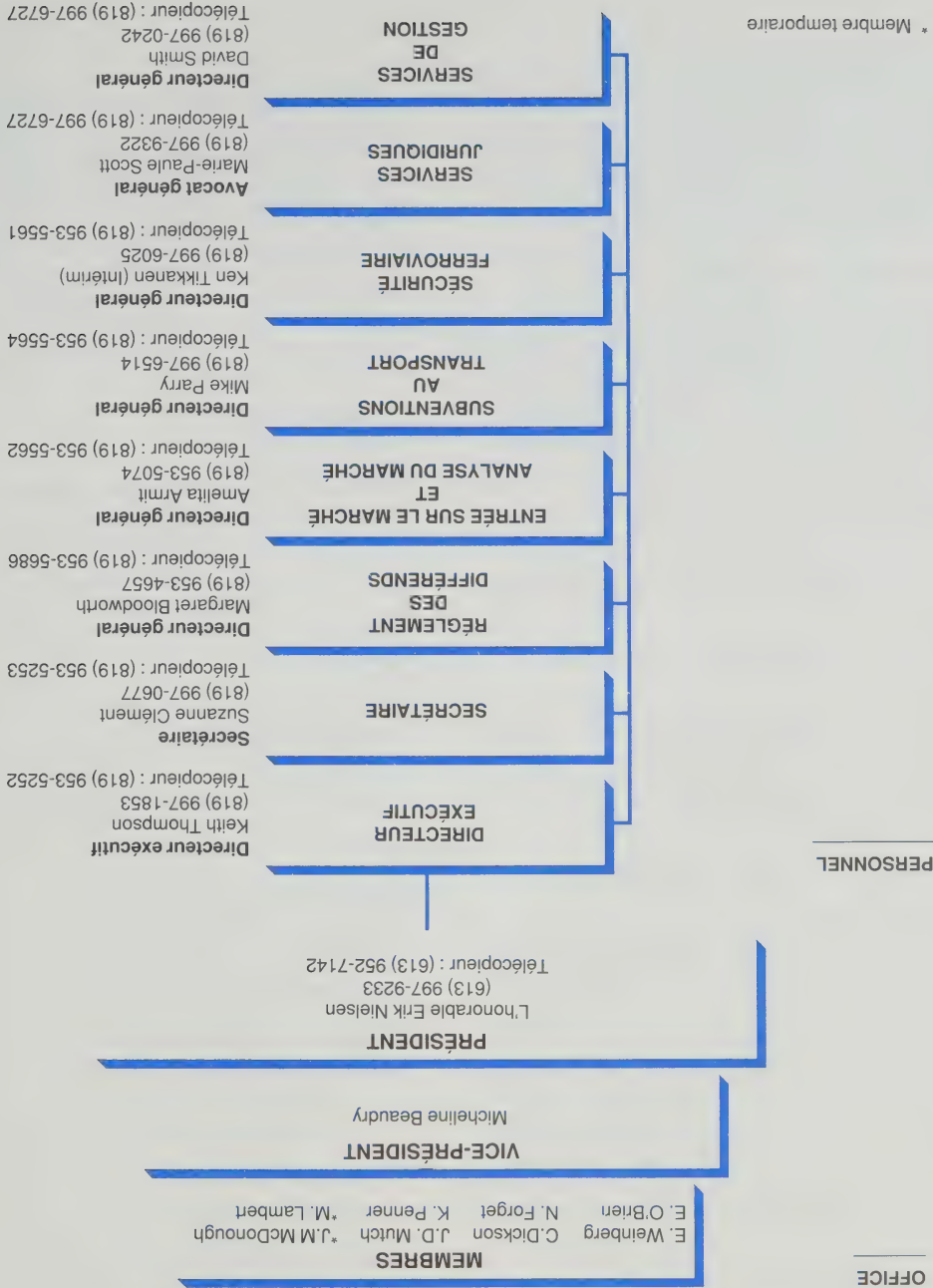
- RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES

CONTRÔLE DE L'INFRASTRUCTURE ET DU MATÉRIEL

- ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER ET DE PRODUCTODUC

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

ORGANISATION



ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER

Les spécialistes de l'ONT ont mené six grandes enquêtes en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*, lesquelles ont donné lieu à un bon nombre de recommandations importantes sur la sécurité ferroviaire. Plus particulièrement, le rapport afférent à la collision arrière survenue le 15 janvier 1988 entre deux trains de marchandises dans la gare de triage de Regina renferme une recommandation préconisant des vérifications aléatoires des bagages des membres d'équipes de train pour vérifier s'ils contiennent des médicaments, des drogues ou de l'alcool. Une autre recommandation propose de soumettre les équipes de train à des tests obligatoires de détection de drogue et d'alcool après un accident ferroviaire entraînant des blessures graves ou un décès. Un arrière de 258 recommandations, consécutives à des enquêtes remontant jusqu'à 1980, menées alors par la Commission canadienne des transports, ont été mises en œuvre ou traitées à la satisfaction de l'ONT. Environ 1 000 accidents ont fait l'objet d'enquêtes en 1988.

Décisions

Taux variables sous le régime de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest

En avril, à l'issue d'une audience publique tenue à Winnipeg, l'ONT a rejeté la demande d'autorisation d'interférer appelée déposée par l'Alberta Food Products, l'Alberta Terminals Canola Crushers Ltd., la Canbra Foods Ltd., la CSP Foods Ltd. et la United Oilseed Products Inc., également connues sous le nom de Western Crushers. Ces compagnies avaient négocié avec le CN et le CP des accords de taux réduits pour le transport des semences de colza canola, en vertu des dispositions de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, et souhaitaient que l'ONT étende ce taux au transport de l'huile de colza canola. Or, l'ONT a jugé incorrect de modifier les accords en vigueur en les étendant à d'autres produits.

Obligations des transporteurs publics

En juin, l'ONT a jugé que le CP manquait à ses obligations de transporteur public en refusant de permettre l'acheminement jusqu'à Thunder Bay, pour le transport par le CN à partir de ce point, des wagons de semences céréalières chargés en des points de son réseau par Cargill Ltd. et ses fournisseurs directs.

Agrandissement des zones d'interconnexion

En août, l'ONT a approuvé la demande de Dornier Inc., qui souhaitait que ses installations québécoises de Donncona soient considérées comme étant situées dans la zone d'interconnexion d'Allenby, au Québec. Cette décision permet à Dornier de profiter des dispositions sur l'interconnexion contenues dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, en lui donnant accès aux services ferroviaires du CN et du CP à Allenby. L'ONT a souligné que les installations de Dornier à Donncona sont passablement près du point de correspondance d'Allenby et que l'acceptation de la demande éliminerait le désavantage que connaissait la compagnie face à la concurrence.

Prix de ligne concurrentiels

En septembre, à la demande de l'Alberta Gas Chemicals Inc., l'ONT a établi un prix de ligne concurrentiel pour le transport du méthane depuis l'usine de la compagnie à Medicine Hat jusqu'à Coutts, en Alberta, par le CP. Il s'agit là de la première demande de prix de ligne concurrentiel qu'il ait reçue l'ONT sous le régime des nouvelles dispositions de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

Droits de pilotage

En octobre, l'ONT a refusé la majoration tarifaire générale de 4 % que souhaitait obtenir l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Cette augmentation a été jugée contraire à l'intérêt public tel qu'il est défini dans la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

Propriété canadienne - Transporteurs aériens

En novembre, l'ONT a émis à Air 2000 Airlines Ltd. une licence d'exploitation d'un service international de vols affrétés à partir de Toronto. La délivrance de cette licence est consécutive à une restructuration et une réorganisation de la compagnie afin que celle-ci remplit la qualité de Canadien au sens de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. Les dispositions législatives relatives à la propriété et au contrôle sont vitales pour le maintien d'une saine industrie canadienne du transport.

Règlement sur l'interconnexion

En novembre, l'ONT a décidé que la Essex Terminal Railway Company devait se conformer au *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*. Cette décision était consécutive à une enquête de l'ONT au sujet de la demande présentée par cette compagnie en vue que soient soustraites à l'application du règlement les entreprises qui tirent du trafic d'interconnexion 90 % ou plus de leurs recettes de marchandises brutes. L'objet premier de l'enquête était de déterminer dans quelle mesure l'application des prix d'interconnexion réglementaires nuirait à la Essex Terminal Railway. La décision de l'ONT conclut que la compagnie n'a pas réussi à démontrer que la conformité avec le règlement aurait des répercussions néfastes et profondes pour elle.

Prix réduits de VIA Rail

En décembre, l'ONT a recommandé que le gouverneur en conseil ordonne la tenue d'une enquête approfondie au sujet de la politique d'établissement des prix de VIA Rail. L'ONT a jugé que les prix réduits que VIA Rail se proposait d'instaurer au cours de l'été, sur les itinéraires entre Montréal et Ottawa ainsi que Toronto et Montréal, étaient contraires à l'intérêt public à cause de leurs répercussions sur le transport par autocar. L'ONT a conclu que les prix réduits détourneraient la clientèle de Voyageur Colonial Inc. et que les pertes consécutives réduiraient l'aptitude de cette compagnie à exploiter des itinéraires secondaires en Ontario et au Québec.

Amélioration des communications

L'ONT a accordé une grande importance aux communications avec les expéditeurs, les transporteurs et les voyageurs pour renseigner sa clientèle sur les nouvelles dispositions législatives. Ses représentants ont donné plusieurs centaines d'allocutions et distribué des documents au cours de quelque 60 conférences tenues un peu partout au Canada. Des cahiers d'information ont été préparés et remis aux groupes de clients principaux. Le personnel de l'ONT a produit environ 60 articles pour publication dans des revues externes et présenté près de 200 séances d'information techniques à des délégués des gouvernements provinciaux et étrangers au milieu des transports et à des groupes représentant les utilisateurs des transports. En outre, des employés ont participé à plus de 1 000 rencontres à l'amiable avec des groupes cibles.

Audiences publiques

Des audiences publiques ont eu lieu un peu partout au Canada pour donner au public la possibilité d'exprimer ses vues sur les questions dont l'ONT était saisi pour décision. Au nombre des sujets sur lesquels portaient ces audiences figurent des projets d'abandon de lignes ferroviaires, la suppression du service de train de nuit entre Ottawa et Toronto et une plainte de Voyageur Colonial Limitée selon laquelle des prix réduits proposés par VIA Rail étaient contraires à l'intérêt public.

Modifications législatives - Transport des personnes handicapées

Une modification apportée à la *Loi nationale de 1987 sur les transports* en juillet donne à l'ONT des responsabilités accrues en matière de transport des personnes handicapées. Plus précisément, l'ONT a dorénavant le pouvoir d'adopter, d'administrer et d'appliquer des règlements relatifs aux critères d'accessibilité à tous les modes de transport de compétence fédérale.

Mise en place

Bien des activités menées en 1988 touchaient la mise en place de l'ONT. Les Services du personnel ont travaillé d'arrache-pied au parachèvement de la structure organisationnelle et à l'adoption d'une stratégie de déploiement des ressources humaines axée sur la protection des droits des employés et la dotation des postes de l'ONT en personnel qualifié. Pour favoriser l'intégration des employés dans leurs nouvelles attributions, une importance toute particulière a été attachée à la formation, afin d'assurer que tous comprennent leurs nouvelles responsabilités. Les communications internes étaient aussi une priorité. De nouvelles politiques et procédures en matière de ressources humaines, de gestion financière et d'administration ont été rédigées et mises en œuvre pour aider l'ONT à exercer ses fonctions de réglementation avec une efficacité et une promptitude accrues. L'ONT met à contribution la technologie de l'information pour améliorer ses pratiques administratives internes.

Bureaux régionaux

Soucieux d'être à la disposition de ses clients partout au Canada, l'ONT a établi des bureaux dans la région de l'Atlantique, à Moncton, et dans l'Ouest, à Saskatoon. D'autres bureaux sont en voie d'être créés et au Québec, en Ontario, dans la région du Pacifique et dans le Nord.

Lorsqu'il a établi le bureau de Moncton, l'ONT a décidé d'y transférer la Direction des subventions selon les prix, laquelle s'occupe du versement des subventions dans la région de l'Atlantique, afin de la rendre directement accessible à ses clients.

Membres résidents

Afin de renforcer la perception des questions régionales, des membres seront sur place dans les bureaux régionaux. M. Craig S. Dickson est membre résident au bureau régional de l'Atlantique et M^{re} Nicole Forget au bureau régional du Québec. Quant au nouveau bureau qui sera créé en Ontario, M. Keith Penner en sera le membre résident. Les autres membres résidents seront nommés en 1989.

Le président est le premier dirigeant de l'ONT et, à ce titre, il assure le contrôle des travaux des membres et du personnel.

Les membres prennent toutes les décisions à l'ONT.

Effectif

Le personnel de l'ONT fournit aide et conseil aux membres de l'ONT. Le directeur exécutif, sous l'autorité du président, est l'administrateur en chef de l'ONT et de son personnel.

Directions générales

En 1988, l'ONT comprenait quatre directions générales de programmes qui correspondaient chacune à un grand secteur d'activité, soit le Règlement des différends, l'Entrée sur le marché et l'analyse du marché, la Sécurité ferroviaire et les Subventions au transport.

- La Direction générale du règlement des différends fournit divers services d'aide pour le règlement des conflits relatifs aux taux et aux services entre transporteurs et expéditeurs ou voyageurs : enquêtes formelles et informelles, médiation et arbitrage. Au nombre de ses domaines de responsabilité, cette direction compte également les fusions et les acquisitions d'entreprises de transport canadiennes; les prix de ligne concurrentiels; l'interconnexion; les tarifs de pilotage; les tarifs aériens internationaux et la réglementation des services de transport pour les personnes handicapées.

- La Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché s'occupe de la délivrance de licences pour les services intérieurs, ainsi que de celles destinées aux transporteurs aériens canadiens et étrangers pour leurs services à destination ou en provenance du Canada; elle assure également le respect des conditions de délivrance des licences. Cette direction évalue en outre les incidences économiques de la réforme de la réglementation et participe à la négociation d'accords aériens internationaux.

- La Direction générale de la sécurité ferroviaire est chargée de faire observer les règlements de l'ONT relatifs à la sécurité des opérations ferroviaires, de l'infrastructure et du matériel roulant. Elle est également responsable des enquêtes sur les accidents ferroviaires et de l'observation des

Le Secrétariat est le point de contact officiel entre l'ONT et le public. Il fournit à l'ONT des services touchant la réglementation et se préoccupe des arrêtes et des décisions de l'ONT. Les services juridiques et administratifs sont fournis par les directions des Services juridiques et des Services de gestion.

Nota : Le présent rapport annuel inclut les activités de 1988 de la Direction générale de la sécurité ferroviaire, unité administrative qui a été transférée en grande partie à Transports Canada le 1^{er} janvier 1989, dès la promulgation de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. L'ONT conserve cependant la responsabilité des demandes et des plaintes concernant les croisements rail-route, du traitement des demandes visant la rationalisation du réseau ferroviaire et des enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoc.

- règlements afférents au transport des marchandises dangereuses par rail.

- La Direction générale des subventions au transport s'occupe du versement de subventions aux services de transport. Elle établit les taux de transport du grain de l'Ouest et évalue les propositions de rationalisation du réseau ferroviaire.



INTRODUCTION

Voici le premier rapport annuel de l'Office national des transports du Canada (ONT) qui a été créé le 1^{er} janvier 1988 par la *Loi nationale de 1987 sur les transports*. L'ONT remplace la Commission canadienne des transports, qui était en place depuis 1967, comme organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de la nouvelle loi sur les transports prône une intervention moindre de l'État pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entreprise. D'ores et déjà, les transports seront régis davantage par les forces du marché grâce à l'allègement de la réglementation économique. Le nouvel organisme a une vocation toute particulière en matière de règlement des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

MISSION

Toutes les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport de compétence fédérale, ainsi que par l'enquête sur les accidents de chemin de fer et de productivité.

STRUCTURE

L'ONT est adapté au nouveau cadre de réglementation. Sa structure fonctionnelle concorde avec sa vocation intramodale et ses objectifs de mise en valeur des forces du marché.

Membres

Selon la Loi, l'ONT est composé d'un président, d'un vice-président et d'au plus sept autres membres permanents, tous choisis par le gouverneur en conseil. Jusqu'à six membres temporaires peuvent aussi être choisis.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

MEMBRES 11

SECRÉTARIAT 17

DIRECTIONS GÉNÉRALES

• Règlement des différends 19

• Entrée sur le marché et analyse du

 marché 27

• Sécurité ferroviaire 33

• Subventions au transport 41

BUREAUX RÉGIONAUX

• Région de l'Atlantique 45

• Région de l'Ouest 47

SERVICES INTERNES

• Services juridiques 49

• Services de gestion 51

ANNEXES

A Règlement des différends 53

B Entrée sur le marché et analyse du

 marché 59

C Sécurité ferroviaire 67

D Subventions au transport 71

E Secrétariat et Services juridiques 93

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

« ... la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs en matière de transport comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions ... »

Paragraphe 3(1) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*

Président
Office national des transports
du Canada



Chairman
National Transportation Agency
of Canada

L'honorable Benoît Bouchard, c.p., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 66 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le premier rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1988.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, reading "Erik Nielsen".

Erik Nielsen

Le premier rapport annuel 1988 de l'Office national des transports du Canada a été réalisé par la Direction des services de communications en collaboration avec les Services techniques et éditique.

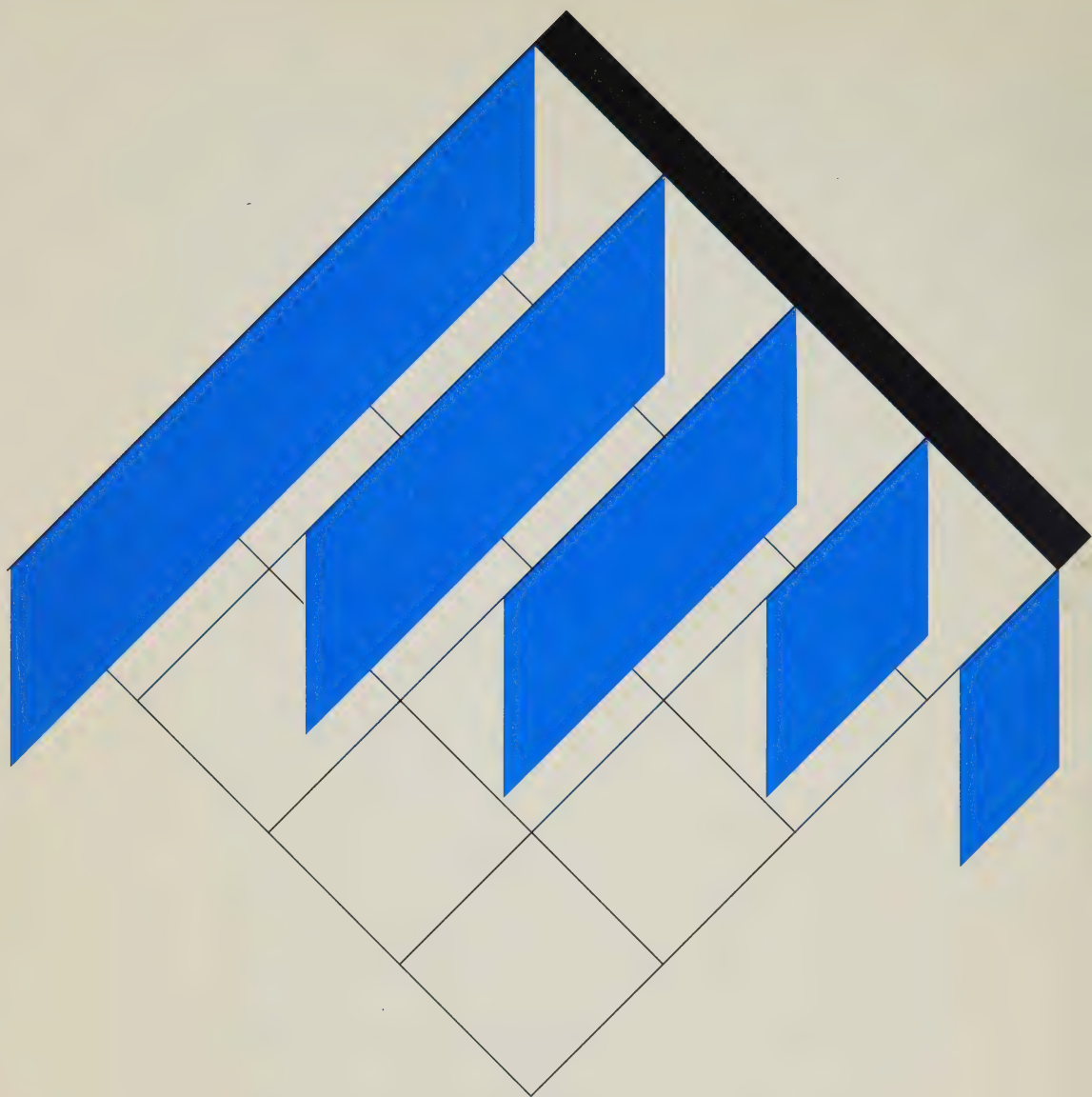
Équipement : Ventura Publisher

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada
1989
N° de catalogue TW1-1/1988
ISBN 0-662-56522-3

Imprimé au Canada

**Le premier
rapport annuel
de l'Office national
des transports
du Canada
1988**

094320034



Rapport annuel 1988

Canada



Office national
des transports
du Canada
National
Transportation
Agency of Canada

OCT 7 1992

